

FORUM

maandblad voor architectuur en gebonden kunsten

4/5
1953

Wederopbouw van Rotterdam

English Summary

Reconstruction of Rotterdam

The Rotterdam schemes

Page 117
by C. van Traa

The ''raison d'être'' and the basis of town-planning is society. Town-planning is based on a clear conception of the spiritual and material needs of the community — not merely a matter of blue-prints and architectural conceptions. Today, it is impossible to apply static architectural conceptions — especially when one deals with a town like Rotterdam.

In view of the dynamic character of present-day society, the architect and the townplanner have become sworn partners.

The greatest danger for a ''living'' town is a rigid, static scheme. The townplanning scheme is no more than the warp and woof on which the architect embroiders the pattern.

In the scheme for Rotterdam, special attention has been paid to the problem of ''open space''.

''Open space'' is necessary in view of expected future needs and developments.

Those who believe do not hasten. A living town is never ''completed''.

It would be wrong to assume that the increase of open space in the city of Rotterdam is the result of traffic considerations. The building surface of today is about half of the building surface of 1940, but the total building capacity has remained practically the same. Open space is essential for social progress. Space will influence the mental attitude of the population and stimulate the joy of living and the appreciation of open space is already such that every suspected decrease in this respect is resented by the population. The scale of the open space has been derived from the scale of the river Maas. The melancholic and dreamy atmosphere of Breitner and Israels is no longer in accordance with the mental attitude of the present generation. The changed social conditions have altered the scale of building. The scale of the individual building has also become larger and determines the scale of future developments, for the ''new'' is adapted to the new. The ''horizontal'' development of the centre of Rotterdam has come to an end. The architectural development of Rotterdam will be ''vertical''.

The traffic scheme has been kept as rectangular as possible and the large highways have been designed from East to West or from North to South. The groundscheme of the old centre made the consequent application of this rectangular principle impossible. It has been adhered to, as strictly as possible, but certain concessions have been necessary.

The parking problem has also been tackled. Large parking area's have been designed along those roads leading to the centre, but at some distance from the centre. The parking capacity is about 8 to 10.000.

Townplanning ends where building begins. Architecture has become a matter of teamwork.

The architect is the ''conductor'', but townbuilding is no longer an individual creation, but the result of combined effort. The complicated whole of forces underlying every building of importance, makes it more and more difficult to keep the building concerned, in tune with the larger architectural conception of the townplanner.

During the re-orientation of 1946 it was found impossible to abandon completely the conceptions accepted in 1940. Every architect has to choose between adaption and the re-orientation according the existing demands and a mental attitude which is based on tradition.

Quite propably, however, the choice has already been determined by the evolution of society and also largely by the ''poverty'' of means and the limited possibilities with which he has to work. Poverty of means can also be interpreted as ,,simplicity'', a virtue which may well prove to be the binding element of present-day architecture.

Every town obtains what it deserves. Rotterdam has its youth, its harbour and its energy. The youthfulness of Rotterdam is revealed by its lack of tradition and the ease with which it adapts itself to changing conditions. Its self-conscious attitude allows little or no room for traditionalism. Its courage sometimes reveals itself as mere lack of self-restraint (the pre-war centre of the town). Its cosmopolitan character as a harbour explains its unconventionality. It is an active town, chaotic and unharmonious. Remnants of the 17th and 18th century archi-

Résumé français

Reconstruction de Rotterdam

Les projets de reconstruction

Page 117
par C. van Traa

La ''raison d'être'' et le point du départ de tous projets urbanistes c'est la société. L'urbanisme est basé sur une conception logique des besoins spirituels et matériels de la communauté et non seulement une question de plans et de conceptions architecturales. Aujourd'hui il est impossible d'appliquer des conceptions architecturales statiques — surtout quand on est confronté avec une ville comme Rotterdam.

Le caractère dynamique de la société de nos jours nécessite une coopération étroite entre architecte et urbaniste. Un plan rigide produirait un grand danger pour une ville vivante. Le plan urbaniste n'est qu'un ''schema'' à l'aide duquel l'architecte réalise ses conceptions. Dans les plans de Rotterdam on a eu beaucoup d'attention sur les problèmes concernant ''espace''. L'espace, c'est la nécessité au point de vue de besoins et de développements futurs.

Celui qui a la foi ne se dépêche pas.

Une ville vivante n'est jamais achevée. Ce serait une erreur de penser que l'augmentation d'espace dans le centre de la ville de Rotterdam est le résultat de considération vis-à-vis le problème routier. La surface à bâtir d'aujourd'hui est à peu près la moitié de celle de 1940, mais le volume total d'habitation est resté presque le même.

L'essentiel du progres social c'est l'espace. L'espace a une grande influence sur l'attitude mentale de la population et augmentera la joie de vivre et l'appréciation pour l'espace est déjà telle que chaque diminution d'espace est subitement resentie par cette population. L'échelle des espaces projetées est dérivée de celle de la Meuse. L'atmosphère mélancholique et rêveur de Breitner et Israels ne s'accorde plus à l'attitude mentale contemporaine. Les conditions sociales changeantes déterminent l'échelle de construction. L'échelle des projets est indiquée par de larges unités de grands immeubles. L'échelle de chaque bâtiment est devenue plus grande aussi et déterminera l'échelle du développement futur. Le développement ''horizontal'' de Rotterdam est terminé. Le développement architectural pour l'avenir de Rotterdam sera de la ligne verticale.

Le plan pour le traffic a été projeté aussi rectangulaire que possible et les grandes routes ont été dessinées de l'Est vers l'Ouest et du Nord au Sud. L'application conséquante de ce principe rectangulaire était impossible à cause du plan de ville du vieux centre. On s'y est guardé aussi rigoureusement que possible, mais certaines concessions ont été inévitable. Les problèmes attachés au stationnement de véhicules ont été traités aussi. De larges parcs de stationnement ont été projetés au long des routes conduisant au centre, mais à quelque distance de ce centre. La capacité de parquer est ± 8 à 10.000.

L'urbanisme se termine où la construction commence. L'architecture est devenue une question de ''teamwork''.

L'architecte peut être considéré comme dirigent. La construction d'une ville n'est plus une création individuelle, mais plutôt le résultat d'efforts combinés. L'unité compliquée de forces, qui conduit à la réalisation de chaque bâtiment d'une certaine importance le rend de plus en plus difficile a guarder la construction d'un tel bâtiment en concordance avec les conceptions architecturales plus larges de l'urbaniste.

Pendant la ré-orientation de 1946 il était évident que ce fut impossible d'abandonner complètement les conceptions acceptées en 1940. Chaque architecte doit choisir entre l'adaption et la ré-orientation en vue des besoins existants et l'attitude mentale qui est basée sur la tradition. Cependant il semble que le choix a été déjà déterminé par l'évolution de la société et aussi encore plus, par la société, les moyens et les possibilités données avec lesquels il doit travailler. La limitation des moyens peut être considerée une vertu qui puisse être l'élément le plus important de l'architecture moderne.

Chaque ville obtient ce qu'elle mérite. Rotterdam a sa jeunesse, son port et son énergie. La jeunesse de Rotterdam est révélée par son manque de tradition et la facilité avec laquelle elle s'accorde aux conditions changeantes. Son attitude fière ne lui permet très peu de traditionalisme.

Son courage se montre quelques fois comme absence de discipline. (Le centre de la ville d'avant guerre).

Son caractère cosmopolite comme port, explique son attitude

tecture were ruthlessly replaced to meet the needs of successive generations. Everything was sacrifized to the development of the harbour or to trade. The new centre of the town will undoubtedly bear the marks of the same spirit. It will not be the fruit of tradition but the expression of "character", of an enterprising spirit which is youthful and energetic. Every town-quarter of the scheme is bordered by roads. Each of these quarters contains at least one open space where rest is possible. Apart from those spaces, which are used for recreation, there are open spaces which are destined to be used for all kinds of activity.

Rotterdam continues to develop. No single individual has given Rotterdam the shape it possesses today. Countless unknown generations have contributed to its growth and have determined the spiritual climate and countless future generations will undoubtedly proceed in the same spirit.

Financial aspects of the reconstruction of Rotterdam

Page 127
by J. Rutgers

Immediately after the war it became evident that the centre of Rotterdam would not reappear in its pre-war shape. Already in May 1940 the municipality of Rotterdam decided to order a new scheme for the reconstruction of Rotterdam.

One of the principal elements of the new scheme was a solution for traffic-problems, which were expected to arise in the near future. This is one of the reasons, why the 1946 Basis-scheme contains ± 2.500.000 m^2 of open ground (an increase of 55 % compared to pre-war conditions). The building-space of the 1946 scheme was 1.100.000 m^2 i.e. ± half of pre-war building space. The building capacity has remained equal to the pre-war capacity (Higher and larger buildings, etc.).

Privately owned building-ground was taken over by the municipality at 1940 rates. The building-terrain of the 1946 Basis-scheme was sold to pre-war owners at 1940 rates. Provisions were made in those cases, where the "situation" (broader and more important streets) was expected to improve. (Compared to pre-war standards).

Consequently the total return of the 1.100.000 m^2 building ground will be *f* 95.000.000. A working-account of the 1946 Basis-scheme demands a consideration of the following overhead expenditures:

a. Acquisition building-terrain	*f* 110.000.000.—
b. Acquisition of undamaged or partly destroyed premisses	*f* 40.000.000.—
c. costs of public works, reconstruction	*f* 150.000.000.—
d. loss of interest	*f* 80.000.000.—
total	*f* 380.000.000.—

This implies a deficit of *f* 285.000.000.—. However, this deficit can only be rightly judged when the following considerations are taken into account: the total building volume of the Basis-scheme is ± 16.000.000 m^3. The government has taken to its account the deficit of *f* 285.000.000.—. This means, that the average cost of every m^3 building volume will come to *f* 18.—.

The average building-costs for business concerns in the centre of the town can now be determined at *f* 60.— per m^3 (including architectural costs). The alotted governmental aid to the reconstruction of the centre comes to *f* 10.— or *f* 11.— per m^3.

When we take into account, that building-costs are 4 times as high as in 1940, whereas the cost of living has only become twice as high, it would not have been unreasonable if the government had taken over half of the buildingcosts of business-concerns. (As is the case with the reconstruction of certain categories of smaller trades).

This implies, that the total contribution of the government to the execution of the new townscheme amounts to *f* 28.— to *f* 29.— per m^3, which is about half of the costs involved in the reconstruction of business concerns in the centre of Rotterdam.

The above mentioned facts, will enable the reader to estimate the financial burden of the many business concerns in the centre of the town, which were destroyed in 1940.

Flats for Industry

Page 131
by H. Maaskant

The "flat" is not a modern invention. Although on a smaller scale, they already existed in antiquity. Our Western civilisation has known then for a long time in the form of large tenement-houses along the streets of our towns (Rue Rivoli, Paris). All these buildings were the product of the age in which they were

inconventionelle. C'est une ville active mais chaotique et sans harmonie. Ce qui restait de l'architecture du 17ième et du 18ième siècles a été remplacé sans scrupules par les besoins des générations successives. Tout a été sacrifié au développement du port ou pour le commerce.

Le nouveau centre de la ville sans doute montrera un même esprit. Cet esprit n'est point le fruit de la tradition mais l'expression de "caractère".

Chaque quartier du plan est borné par des routes. Chacun des ces quartiers possède au moins une place de récréation. A part ces endroits il y en a plusieurs qui seront usés pour maintes formes d'activité (place de jeux etc.).

Rotterdam se développe toujours. La forme actuelle de Rotterdam n'est point le résultat d'un seul individu. D'innombrables générations inconnues ont contribué à sa croissance et ont déterminé le climat spirituel et sans doute d'innombrables générations futures continueront dans la même façon.

Quelques aspects financiers de la reconstruction

Page 127
par J. Rutgers

Immédiatement après la guerre, il était évident que le centre de Rotterdam ne serait pas rebâti en sa forme originelle. Déjà en Mai 1940 la municipalité de Rotterdam avait décidé la reconstruction du centre.

Un des éléments principaux du nouveau plan était la solution du problème du traffic. C'est la raison pour laquelle le plan basique de 1946 contient ± 2.500.000 m^2 d'espace ouvert (une augmentation de 55 % comparée aux conditions d'avant guerre). L'espace à bâtir du plan 1946 était 1.100.000 m^2 c.à.d. ± la moitié de 'espace d'avant guerre.

Le volume à bâtir est resté le même. (bâtiments plus hauts et plus larges). La municipalité a acheté les terrains privés aux prix de 1940. L'espace à bâtir du plan de 1946 fut vendu aux propriétaires d'avant guerre aux prix de 1940.

Des approvisionnements spéciaux furent faits aux cas où la situation pourrait s'améliorer (des rues plus larges et importantes).

Conséquemment le revenu total des 1.100.000 m^2 sera de *f* 95.000.000 Un bilan du plan 1946 n'est possible qu'en considérant les frais totaux:

a. Acquisitions des terrains à bâtir	*f* 110.000.000.—
b. Acquisitions des immeubles non ou partiellement détruits	*f* 40.000.000.—
c. Frais de reconstruction, travaux publics	*f* 150.000.000.—
d. Perte d'intérêt	*f* 80.000.000.—
total	*f* 380.000.000.—

Ceci implique un déficit de *f* 285.000.000.—. Pourtant ce déficit ne peut être jugé qu'en considérant les faits suivants.

Le volume à bâtir total est ± 16.000.000 m^3. Le gouvernement prend pour son compte le déficit de *f* 285.000.000.—. Cela veut dire que les frais moyens de chaque m^3 est de *f* 18.—. Le prix moyen des bâtiments commerciaux au centre peut être estimé à *f* 60.— par m^3. (frais d'architecture inclus). L'aide financière gouvernementale pour la reconstruction du centre est *f* 10.— à *f* 11.— le m^3. Quand on prend en considération que les frais de construction sont 4 × plus élévés qu'en 1940, cependant que les conditions de vie sont seulement 2 × plus chères, il n'aurait pas été déraisonable, que le gouvernement eut pris pour son compte la moitié des frais de construction des immeubles commerciaux au centre, comme c'est le cas avec la reconstruction de certaines catégories moins importantes.

Ceci implique,que la contribution totale du gouvernement à l'exécution du nouveau plan s'élève de *f* 28.— à *f* 29.— le m^3, ce qui représente à peu près la moitié des frais de reconstruction du centre commercial.

Les faits mentionnés ci-dessus montrent clairement le fardeau financier supporté par maintes entreprises commerciales du centre, qui furent détruits en 1940.

Les immeubles industriels collectifs

Page 131
par H. Maaskant

Le "flat" n'est pas une invention moderne. Quoiqu'à une échelle moins large il existait déjà dans l'antiquité.

Notre civilisation Européenne le connut déjà longtemps en forme d'appartements au long des rues de nos grandes villes.

Tous ces bâtiments étaient le produit du temps dans lesquels ils ont été bâtis: les grands appartements étaient bâtis à obtenir de grands revenus — les édifices au long de la rue

built. The tenement-house was built in order to secure large and easy profits — The buildings of the Rue Rivoli expressed the glory of Napoleon —. As the price of ground rose, the high-office buildings came into being.

The large buildings of today are partly the result of economic necessity but also the result of the social, ethical conceptions of today. The townplanner may be able to influence the development of a town — he cannot determine it altogether.

In certain towns a town-quarter used as a living-centre for many years, has often changed into a business quarter. The possibility of such changes lessen where large building units are concerned — a fact which also lessens, the financial risks of those involved. Many of these large buildings have been constructed with financial aid of the government.

The general aspect of future Rotterdam already becomes visible: a large, low-built town with a number of larger and higher buildings at certain points.

Shops

Page 139
by A. Elzas

The disaster which struck the town of Rotterdam in 1940, has one less disagreeable consequence. It has revealed an élan for reconstruction and an amount of energy which is most admirable. Our admiration, however, is not limited to the speed and the energy with which the reconstruction has been and is being performed — it also extends to the results, some of which are well worth mentioning and discussing. Shortly after the war numerous books and monthlies were sent to us from the U.S.A., telling us that the use of daylight in shops and warehouses was out-of-date. No doubt these theories were well founded in logic, but we cannot help feeling at home in the clear open spaces of some of our new warehouses, especially those which are being discussed in this issue. (Magazijn Nederland, Wassen-Ter Meulen and Vroom and Dreesmann).

Of the buildings mentioned, Vroom and Dreesmann (which has not yet been completed) shows a marked American influence. It also reveals that a clever solution has been found for a most complicated problem. Everything the American's have taught us has been applied to this building: flexible streamlined furnishing, as few as possible columnes, movingstairs at the point of intersection of the diagonals, etc.

The C. and A. building lacks something of the stark functionalism of the others, especially the unfinished V. & D.-building, which clearly expresses function. However, the choice and the use of the material is beyond approach and the windows in the façade have been arranged in a most admirable way.

The shops discussed in this issue show, that the architects concerned have succeeded in their task. An advance has been made and the result promises further future developments and possibilities.

Provisional Account

Page 178
by R. Blijstra

The reconstruction of Rotterdam, i.e. the reconstruction of the relatively small centre which was destroyed in 1940, makes several interesting considerations possible. Will its completion change the total aspect of Rotterdam? — will it be such that it will change the mental attitude of the population? Will the contrast between the new centre and the other town-quarters be such, that it will stand out as a strange element?

The last mentioned conclusion seems highly improbable. The fact that the 1941 scheme has already been partly executed before the basisscheme of 1946 was accepted, including the fact that several concessions had to be made to pre-war conditions, has made the creation of a radically new centre impossible. Those who expected a reconstruction in the "Corbusian" sense will therefore probably be disappointed. The new kernel will not become a strange element in the living body of the town.

It has often been said, that the schemes have been conceived on too large a scale. At present on the contrary, it seems that the position and the activity of Rotterdam have been under-estimated. Some of the boulevards might have been broader. It is also a pity that the urbanistic solutions of certain large building-units containing shops as well as flats, is somewhat unattractive.

Although from an architectural point of view the reconstruction of Rotterdam may not be a world-shaking event, the positive results should not be under-estimated. The river and the town are now a unity which did not exist in pre-war days. In many cases an admirable solution has been found for the traffic problem. On the other hand some of the architectural results reveal a certain inconsistency between creative desires and financial possibilities.

Rivoli, expriment la gloire du règne de Napoléon — comme les prix des terrains à bâtir augmentaient, beaucoup de bâtiments à étages étaient construits.

Les grands édifices d'aujourd'hui sont nés d'une nécessité économique, mais ils sont aussi le résultat des conceptions pédagogiques, esthétiques et sociales, de nos jours. L'élément social est même plus important que la nécessité économique.

L'urbaniste est capable d'influencer le développement d'une ville, mais il ne peut pas le déterminer. Dans certaines villes un quartier usé pendant des années comme centre d'habitation, peut changer en un centre commercial. Un tel changement est moins probable quand les "blocs" d'appartements sont grands ce qui diminue les risques financiers. Plusieurs de ces bâtiments ont été construits avec l'aide financière du gouvernement.

L'aspect général de Rotterdam de demain commence déjà à se dessiner: une ville large et basse avec des bâtiments plus hauts et plus grands sur quelques points.

Magasins

Page 139
par A. Elzas

Le désastre de Rotterdam en 1940 a eu une seule conséquence, qui était moins désagréable. Il a montré un élan de reconstruire et une quantité d'énergie qui est très admirable. Notre admiration cependant, n'est pas bornée à la vitesse et l'énergie avec lesquelles la reconstruction a été faite — elle comprend aussi les résultats, desquels il y en a certains qui méritent être mentionnés et discutés.

Peu après la guerre, d'innombrables livres et périodiques nous ont été envoyés des Etats-Unis, qui nous disaient que l'usage de lumière naturelle dans des magasins et des bazars était démodé. Sans doute ces théories étaient logiques, mais quant à nous, nous nous sentons à l'aise dans quelques de nos magasins clairs et spacieux, surtout dans ceux qui sont discutés dans cette publication. (Magazijn Nederland, Wassen-Ter Meulen, Vroom en Dreesmann).

Des magasins mentionnés, Vroom en Dreesmann (qui n'est pas encore achevé) montre une influence américaine considérable. Il montre aussi qu'une solution a été trouvée pour un problème très compliqué. Tout ce que les Américains nous ont appris a été appliqué dans ce magasin: une décoration intérieure flexible et "stream-lined", aussi peu de colonnes que possible, des escaliers roulants au points d'intersection des diagonales, etc.

Le bâtiment de C. et A. manque quelque chose du fonctionalisme rigoureux des autres, surtout le bâtiment non-achévé de V. et D., qui clairement exprime "fonction". Cependant l'usage et l'application des matériaux est parfait et les fenêtres de la façade sont arrangées d'une façon admirable. Les magasins discutés dans cette publication montrent que les architectes ont réussi dans leurs oeuvre. Un progrès est fait et les résultats nous prommettent de futurs développements et possibilités.

Bilan provisoire

Page 178
par R. Blijstra

La reconstruction du centre de Rotterdam nous montre quelques aspects et possibilités fort interessantes. La reconstruction achevée, changera-t-elle l'aspect total de Rotterdam? Changera-t-elle peut être aussi l'attitude mentale de la population? Le nouveau centre serait-elle un élément étrange au milieu des vieux quartiers?

La dernière conclusion semble très improbable. Avant que le plan de 1946 fut accepté, très peu des plans de 1941 avaient été achévés et on a était forcé de faire plusieures concessions.

Ceux qui comptaient sur un plan de reconstruction d'une nature tout à fait moderne et révolutionnaire, seraient probablement désappointés. Le nouveau centre ne deviendra pas un élément étrange dans la structure vivante de la ville.

On a souvent remarqué que l'échelle des plans était trop large en vue des possibilités inhérentes à la ville. Aujourd'hui, au contraire, il nous semble qu'on a sous-estimé la position et l'activité de Rotterdam. Certains boulevards donnent l'impression d'être trop étroits et la solution urbaniste de quelques larges immeubles, contenant des magasins et des appartements, nous laisse inapaisés.

Quoique d'un point de vue architectural, la reconstruction de Rotterdam n'est pas un événement bouleversant, les résultats positifs ne doivent pas être sous-estimés. Aujourd'hui la Meuse et la ville montrent une unité qui n'existait pas avant la guerre et maints exemples nous montrent, qu'on a trouvé une admirable solution pour les problèmes du traffic. Malheureusement certains résultats architecturals révèlent une disproportion entre les désirs créatifs et les possibilités économiques.

Future Housing at Rotterdam

Page 180

by L. Stam—Beese

Psychology and the art of education have taught us, that the harmonious development of a child into a healthy and integral personality, demands an unbroken continuity of the evolutionary process concerned. The "environment" of early childhood plays an important part in this process and we also know, that the process itself is bound to time — an element which cannot be slowed-down or accelerated by human efforts. The same holds good in regard to the development of a town.

Rotterdam has never known such a harmonious development. Although, during the 18th and 19th century, it brought forth an urban culture of some importance, Rotterdam never developed into that many-sided organic whole, so characteristic of other large towns. During the 19th century it failed to assimilate the many and far-reaching economic and social changes. Its speedy development during the second half of the 19th century attracted many workers from agricultural regions, people who had little or no time to "settle down". In consequence, the atmosphere of the town remained "provincial" in its main aspects and many of its town-quarters reveal the sordid social conditions in which these people lived. Little has remained of the old mansions belonging to wealthy merchants. They were destroyed during the war, but the war has not been able to destroy the inner vitality of Rotterdam. The estimated population of 1980 is ± 1.000.000 (620.000 in 1940) and schemes have been made and already partly executed according to the expected growth of the population.

The extension schemes of Roterdam are characterized by the strict division of the area's concerned into "town-quarters". This can partly be explained by the fact that many of the new area's have, as their centre, municipalities which only recently were incorporated in the larger body of the town — municipalities which had, and still have, a marked individual atmosphere. However, this tendency to form "quarters" can also be explained by the "scale" of the river Maas. The large ocean-going liners which carry something of the immensity of the ocean into the heart of the city and the activity of the harbour stimulate the desire to create a more "homely" and more "human" atmosphere.

There is also a correspondance between the scale of the new "city" (built after the war) and the extensions, a correspondance which will undoubtedly further the harmonious growth of the whole.

Up till the war the development of Rotterdam was mainly concentrated on the harbour. Although the results reveal an admirable strength of will and energy, we must not close our eyes for the many deficiencies which resulted from such one-sides efforts.

Order and a clear conception of the future development of the town into a harmonious whole, became the starting point of the new post-war townplanning extension schemes.

The dimensions of each individual town-quarter as a living element in the organic structure of the town became one of the main problems. The economic aspects could be determined by the "terrain-index" (the ratio between the parcelled area and the total area of building), but social and aesthetic considerations demanded "mixed building", i.e. mixed high and low building within each quarter. This form of building together with so-called differentiated building (the differentiation of space according to the varied composition of families) became the main principles on which the new schemes were based.

The building-index was high (± 60 houses per ha.) but as much open space as was possible has been saved. The "open" building blocs made it possible to create communal gardens with sand-boxes and benches for the aged. The communal garden is also valuable from an education point of view: Communal property stimulates individual responsability.

Much attention has been paid to the problem of traffic.

The "Lombardijen" scheme contains a solution consisting of 3 types of thoroughfares. In other town-sections the problem has been solved in a different way. In the "Pendrecht" scheme the traffic has been kept out of the living-centres and the streets concerned are mainly used by pedestrians, play and light local traffic.

Thusfar the foregoing analysis of the extension-schemes has been approached from a technical townplanning point of view, but we should never forget that "housing" forms an integral part of the totality of our existence. Right housing is not a matter of mere technical perfection (the housing machine). Right housing demands "atmosphere". This atmosphere escapes exact definition, but it is as essential to housing as "climate" is to a plant or a tree.

L'habitation future à Rotterdam

Page 180

par L. Stam—Beese

La psychologie et l'art de l'éducation nous ont appris que le développement harmonieux d'un enfant en personalité intégrale et saine exige que la continuité du procès évolutionnaire soit ininterrompue. L'environnement d'enfance est un élément d'une grande importance dans ce procès et nous savons aussi que ce procès est lié au temps — un élément qui ne peut être ni accéléré ni ralenti — une vérité qui compte aussi pour le développement d'une ville.

Rotterdam n'a jamais connu un tel développement harmonieux. Quoique, durant le 18ième et 19ième siècle Rotterdam a produit une certaine culture urbaine, elle n'est jamais devenue cette unité vivante qui caractérise les autres villes. Pendant le 19ième siècle elle était incapable d'assimiler les maints changements économiques et sociaux. L'évolution rapide pendant la fin du 19ième siècle attirait un grand nombre de travailleurs des régions agriculturales, qui n'avait pas de temps de s'assimiler. Par conséquent, l'atmosphère de la ville demeurait provinciale et son aspects et beaucoup de ses quartiers montrent les sordides conditions sociales où vécurent ces gens. Peu est resté des vieilles maisons appartenant aux riches marchants. Ils ont été détruits pendant la guerre, mais cela ne pu pas démolir la vitalité inhérente de Rotterdam. La population de 1980 est estimée à ± 1.000.000 (620.000 en 1940). On a déjà fait des plans et partiellement exécutés, selon la croissance de la population.

Les plans d'extension sont caracterisés par la division stricte de la ville en quartiers. Ceci peut être expliqué par le fait, que beaucoup de ces nouveaux quartiers possèdent comme centre des municipalités qui furent seulement incorporées reçemment dans la ville — municipalités, qui avaient et montrent encore une atmosphère tout à fait individuelle. Cependant cette tendance de former des quartiers peut être aussi expliquée par l'échelle de la Meuse et les grands paquebots qui apportent quelque chose de l'immensité de l'océan dans le coeur de la ville. Ce sont des faits qui stimulent le désir de créer une atmosphère plus intime et humaine. Il y a aussi une correspondance entre l'échelle du nouveau centre (bâti après la guerre) et l'extension, une correspondance qui sans doute stimulera l'évolution harmonieuse du tout. Jusqu'à la guerre le développement de Rotterdam fut limité au port. Quoique les résultats montrent une volonté et énergie admirables, il ne faut pas négliger les maints défauts qui ont été le résultat de ces efforts tendancieux.

L'ordre et une conception claire des développement futurs de la ville devenaient les points du départ des plans d'extension de la ville d'après guerre. La dimension de chaque quartier comme élément vital dans la structure organique de la ville, devenait un des problèmes principaux. Les aspects économiques pourraient être déterminés par le "terrain-index". (la proportion entre la surface parcellée et la surface destinée aux constructions). Mais les considérations de nature sociales et esthétiques exigèrent une construction variée c.à.d. des immeubles hauts et bas variés dans chaque quartier. Cette façon de bâtir combinée avec une construction soi-disante "différentiée", (la différentation de l'espace selon la composition de famille) est devenue le principe sur lequel les plans nouveaux ont été basés. Quoique l'index de construction était assez haut (60 maisons par hectare) autant d'espace que possible a été épargné. Les blocs "ouverts" offraient la possibilité des jardins communaux avec des boîtes à sable et des bancs pour les agés. Le jardin communal a aussi une valeur pédagogique. Une propriété communale stimule la responsabilité individuelle. On a eu aussi beaucoup d'attention à l'égard du problème concernant le traffic.

Le plan "Lombardijen" possède une solution contenant 3 types de routes. Dans le plan "Pendrecht" le traffic a été éloigné, des quartiers d'habitation et les routes ne servent qu'aux piétons, le jeu et le traffic commercial léger.

Jusqu'ici l'analyse ci-dessus a été traitée d'un point de vue technique mais il ne nous faut pas oublier que l'habitation est une partie intégrale de la totalité de notre existence! Une juste habitation ce n'est pas seulement une question d'une technique parfaite (la machine à habiter). Une juste habitation exige "atmosphère". Atmosphère échappe à une définition exacte, mais c'est aussi essentiel que le climat l'est pour une plante ou un arbre.

Achtste Jaargang No. 4/5
April/Mei 1953

FORUM

Maandblad gewijd aan Architectuur en Gebonden Kunsten. Opgericht door het Genootschap ,,Architectura et Amicitia'' in samenwerking met de Maatschappij tot Bevordering der Bouwkunst, Bond van Nederlandsche Architecten, B. N. A. Orgaan van het Genootschap A. et A.

Redactie Secretariaat: Mej. I. D. Foest, Keizersgracht 476, Amsterdam-C., tel. 35375, aan wie alle voor de redactie bestemde stukken moeten worden gezonden

INHOUD VAN DIT NUMMER:

Het volgende nummer zal gewijd zijn aan:
Laboratorium te Amsterdam
Scholenbouw in Engeland
A et A 10e leergang te Doorn

,,FORUM'' verschijnt met 12 nummers per jaar

Abonnementsprijs *f* 24.— per jaar
Losse nummers, indien aanwezig *f* 2.50 per nummer
Alles franco per post bij vooruitbetaling te voldoen
Voor België Frs. 340.—

Prijs van dit nummer *f* 5.—

Voor advertenties wende men zich tot de uitgever

Uitgave en Administratie: G. VAN SAANE, Herengracht 406
Amsterdam-C. - Telefoon 36186 - Postrekening 681.31.

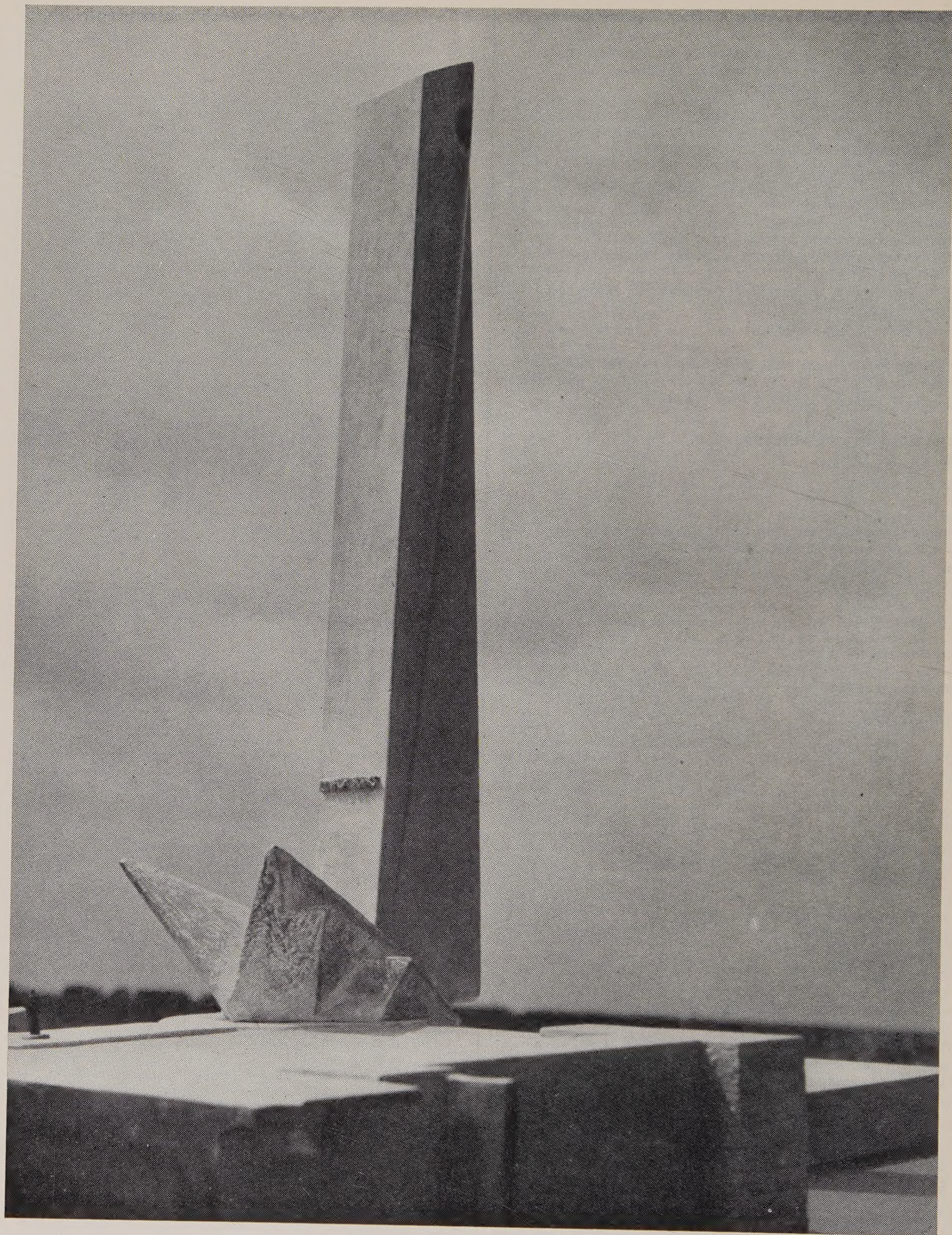


Foto J. d'Oliveira

Ontwerp van F. Carasso voor het Monument voor de Koopvaardij te Rotterdam



Maquette Stadsplan

Dit nummer wil in de eerste plaats een overzicht geven van wat sedert de bevrijding, toen de wederopbouw van de in de Mei-dagen van 1940 zo deerlijk gehavende binnenstad van Rotterdam eerst ernstig kon worden aangevat, is tot stand gekomen.

De redactie heeft niet gestreefd naar volledigheid, doch naar een verzameling materiaal, die, naar haar inzicht een zinrijk doorsnee-beeld zal kunnen geven van het tot nu toe gerealiseerde, waaraan het basisplan 1946 ten grondslag lag, welk basisplan werd gepubliceerd in ,,Forum'' No 2 van 1946.

Dat dit basisplan sedertdien met de veranderende inzichten evolueerde, moge blijken uit een vergelijking van bedoeld plan van 1946 en dat, opgenomen in dit nummer op pag. 126 met de toelichting van de heer Ir C. van Traa. Ook de beschouwingen, van de heer Ir J. Rutgers, van de financiële aspecten — althans wat de grote lijn aangaat — kunnen in dit verband verhelderend werken.

Als noodzakelijke aanvulling op het stadsplan zijn ten slotte in dit nummer opgenomen de uitbreidingsplannen ,,Kleinpolder'', ,,Zuidwijk'' en ,,Pendrecht'' met een artikel van Mevr. L. Stam-Beese.

Gaarne betuigen wij op deze plaats aan de heren Van Traa en Rutgers, beiden directeur van de Dienst van Stadsontwikkeling en Wederopbouw van Rotterdam, als ook alle genoemde schrijvers en verder allen, die aan de totstandkoming van dit nummer hebben medegewerkt, op deze plaats onze dank.

De Redactie

Over en om het plan

Ir C. van Traa

Het plan voor Rotterdam wil zoveel mogelijk zijn een zuiver stedebouwkundig plan.

Het maatschappelijk leven is grondslag en ontstaansvoorwaarde voor het stedebouwkundig plan. Op deze basis speelt het stedebouwkundig werk zich af in tijd en ruimte. Het is daarmede eerder een zaak van denkbeelden dan van tekeningen, meer van zich in en door het leven kristalliserende gedachten dan van architectonische concepties.

Alleen in een statisch tijdvak of voor een statisch vraagstuk is het mogelijk een onveranderlijk d.w.z. architectonisch gesteld concept te geven; het is nooit mogelijk voor het Rotterdam van *nu*.

Op grond van het bovenstaande zijn de architecten de onverbrekelijke partners van de stedebouwer; zij geven de uiteindelijke onvervormbare gestalte en de stedebouwer verliest zijn plan gaandeweg aan de architect.

Het vierdimensionale (stedebouwkundig) spel van tijd en ruimte heeft tot taak zich te verliezen aan het drie-

dimensionale bouwwerk (zulks in tegenstelling tot de dans, die zich in tijd en ruimte in wezen steeds herhalen laat).

Het grootste gevaar voor een levende stad is een plan dat in zijn karakter onvervormbaar is.

Een stedebouwkundig plan kan daarom in wezen op zichzelf ook niet formeel mooi zijn; het geeft richtlijnen, basis en stramien; het geeft de schering en inslag waarop de architect borduren zal.

Een stedebouwkundig plan wordt niet gemaakt, het wordt geleefd. De vormen groeien uit het leven zelf; de relatie tussen het leven en het plan vraagt durende aandacht voor hergroepering.

De noodzakelijkheid tot hergroepering als gevolg van heroriëntatie maakt een plan onmonumentaal, want monumentaliteit is in wezen onvervormbaarheid.

Het plan van Rotterdam heeft dan ook geen demonstratieve assen, geen speciale eind- en hoogtepunten (die alleen op star en onvervormbaar leven bloeien kunnen).

Dat heeft ook tot gevolg dat in het plan van Rotterdam geen fraaie om der wille van eigen schoonheid ontworpen pleinen zijn bedacht.

Open ruimten zijn in evenwicht met speciale behoeften (hetzij voor verkeer, flaneren of bijeenkomst) en overal dáár waar algemene levensbehoeften aanwijsbaar zijn.

Er is ook over-ruimte op grond van verwachtingen en behoeften welke zich laten raden, maar nog niet aantoonbaar zijn.

Overigens is open ruimte wenselijk, even wenselijk als het herstel der binnenstad.

Open ruimte is de noodzakelijke reserve voor de behoeften en wensen van morgen.

Het openhouden van mogelijkheden voor morgen is even belangrijk als het volbouwen van vandaag.

In een samenleving, welke steeds verder verschuift van primaire arbeid naar secondaire en afgeleide taken is de zorg voor open ruimte een eerste eis.

Een streven om de stad zo gauw mogelijk „af" te zien is — hoe begrijpelijk op zichzelf — een fout.

Wel moeten alle organen, alle functies van het stedelijk leven, zo spoedig mogelijk op zichzelf en in het juiste onderlinge verband de stad weer kunnen dienen.

„Klaar zijn", d.w.z. compleet bebouwd zijn, vol zijn, ontneemt bewegingsvrijheid voor wat morgen nodig is; er blijve ook ruimte voor nieuwe groeikracht op nu nog open grond.

De mogelijkheden zijn er nog (ondanks de sterk verkleinde oppervlakte die bebouwbaar is). Ten dele zijn die mogelijkheden het gevolg van concentraties van bedrijven die minder ruimte vragen (zoals het Groothandelsgebouw, dat een hondervijftig eertijds zelfstandige eenheden in zich bergt). Ten dele ook gevolg van haast van hen, die op nieuwe plannen niet konden wachten en zich reeds eerder ruimte verwierven in wijken buiten de grens van de verwoeste kern. Ten dele ook gevolg van opheffing, of doelbewuste verplaatsing naar elders, in gebieden welke betere bestaansvoorwaarden bezitten of waarvoor de binnenstad krachtens haar karakter geen bouwplaats meer bieden kan.

Elke poging om de stad „af" te maken, komt voort uit angst, niet uit vertrouwen: zij die geloven, haasten niet.

Een ieder die gelooft in de ontwikkeling zegent open ruimte en reserve in zijn huis.

Afmaken, gesteld dat het kan, betekent dat Rotterdam evenals Amsterdam (Apollohal, Rijksverzekeringsbank, etc.) en Den Haag (K.L.M.-kantoor en overheidsdiensten) zijn grote kantoren en maatschappelijke voorzieningen naar de periferie of uitbreidingsplannen moet dringen.

Rotterdam heeft nog wat te bieden in het hart, deze zeldzame kans zal nu of straks door anderen begrepen en gegrepen worden (Basler Transport-Versicherungs-gesellschaft). *)

De toenemende gecompliceerdheid van onze samenleving maant tot voorzichtigheid ten aanzien van de behoefte aan kantoor- en andere ruimte. Het aantal bemoeiïngen van allen over allen groeit verder; de verantwoordelijkheid raakt steeds verder verdeeld; het papier groeit gestadig tussen de gedachte en de daad.

Tussen de ruimte voor het directe groeit daarmede de plaats voor het indirecte, het afgeleide, het groeit als onontbeerlijke tussenschakel en daarmede groeit de behoefte aan ruimte voor zijn bestaan.

Maatschappelijk groeit — naast geloof in afgeleide functies — ook geloof in analyse, deling ook in school, in spel, in kwaliteit, in levensovertuiging en met de deling, op welk terrein het ook mag zijn, groeit de behoefte aan eigen, aan aparte gestalte, behoefte aan eigen ruimte, méér ruimte dus.

Het is een misvatting te menen dat de aanzienlijke vergroting van open ruimte in de binnenstad (vergeleken met die vóór 1940) haar grondslag vindt in verkeersoverwegingen.

De bebouwbare oppervlakte is ongeveer tot de helft verkleind maar het totale bouwvolume is door meer rationeel gebruik der ruimte en daaruit voortvloeiende betere bebouwingsmogelijkheden nagenoeg hetzelfde gebleven.

Open ruimte is in de eerste plaats sociale vooruitgang.

Een zelfbewuste burgerij vraagt ruimte, die in overeenstemming is met haar taak en geestkracht.

De bevrijding uit de nauwe binnenstad van weleer zal de bevolking ruimer doen denken en meer levensvreugde schenken.

Dit proces gaat zó snel dat daar, waar om aanwijsbare redenen open ruimte kleiner werd dan men dacht, de burgerij reeds nu critiek laat horen.

*) Deze verzekeringsmaatschappij heeft zich bij de besteding van haar gelden laten leiden door de gedachte dat uitsluitend een kantoorgebouw in het beste deel van het centrum van een grote stad in Nederland voor haar aantrekkelijk is.

De open ruimte dient in verhouding te staan tot de schaal van de rivier.

Het plein aan de voet van de nieuwe brug over de rivier en het Leuvehavenbekken — het grote raam naar buiten — zijn in maat en karakter afgestemd op de rivier.

De open ruimte en de bebouwde ruimte zijn complementen van één zelfde daad en derhalve één in schaal.

De schaal der bebouwing heeft mede de schaal van de open ruimte bepaald.

Winkelstraten waren nauwe trieste gleuven, waarvan, binnen het raam der Bouwverordening, een nieuwe versie niet meer mogelijk was. De aanvankelijke angst van de middenstand voor brede winkelstraten is verdwenen, kón ook verdwijnen voorzover nieuwe profielen met eigen aantrekkingskracht tot stand worden gebracht. Thans is de vraag eer om méér dan om minder ruimte, de trieste in halflicht dromende winkelstraat van Breitner en Israëls zijn van een vorige generatie en voor een nieuwe stad niet bruikbaar meer.

De gewijzigde maatschappelijke verhoudingen hebben de schaal der bebouwing veranderd. De collectieve-, de straatsgewijze bouw en de bebouwing in complexen hebben de schaal der binnenstad vergroot en radicaal veranderd. Economische, financiële en sociale motieven liggen daaraan ten grondslag.

Ook het individuele pand is groter van schaal. De maat ervan is voor eens en al bepaald want nieuw sluit aan op nieuw en maakt uitbreiding te zijner tijd illusie. In horizontale zin hebben de nieuwe aaneen gegroeide panden geen expansie meer; elk voor zich heeft terzijde nieuwe buren met een even nieuw en kostbaar pand dat moeilijk wijken zal en ieder wordt in de diepte ook begrensd door de daar ontworpen expeditiestraat, de straat die langs de achterzijden loopt ten dienste van transport der goederen van en naar de magazijnen, die onderdeel der zakenpanden zijn. De rooilijn dáár is even essentieel (voor goederenvervoer) als die aan de voorkant waar men zich aan de stedelijke bevolking presenteert. Daarom zoekt een ieder maximum grondvlak en vaak een minimum hoogte.

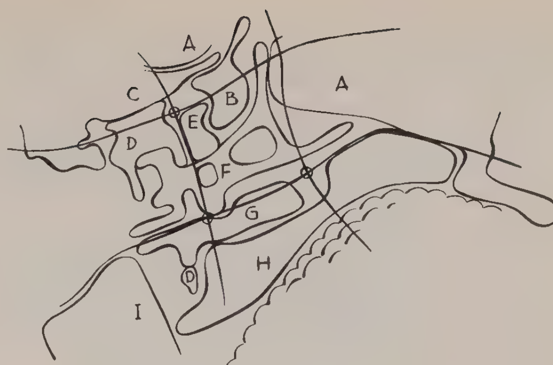
De elasticiteit die bestaande binnensteden in horizontale zin bezitten, heeft Rotterdam alleen in verticaal verband. In verticale zin is Rotterdam ook daarom voorlopig nog niet af.

●

Het devies voor de stedebouwer is: een plaats voor allen en alles op zijn plaats.

Elk onderdeel is deel van het geheel maar het geheel is meer dan de som der onderdelen.

Elk der functies heeft een speciale taak maar zij zijn zo zeer verweven in het maatschappelijk samenstel, dat zij niet losmaakbaar zijn: werken, wonen en ontspanning hebben in het geheel hun zwaartepunten, maar hun krachtvelden reiken verder dan hun physieke plaats. Elke functie komt tot ontwikkeling door de andere; elke verschuiving in het evenwicht raakt aan het totaal.

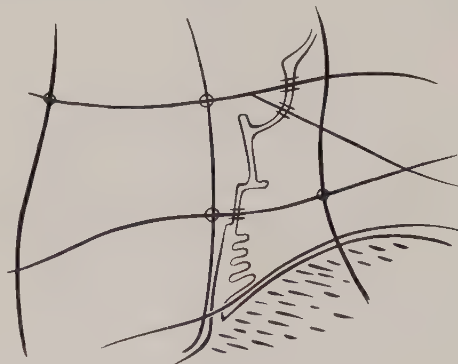


A — woningen
B — marktwezen
C — spoorwegen, handel
D — theaters, hotels en restaurants
E — overheidsgebouwen
F — winkels
G — banken en kantoren
H — binnenbeurtvaartgebieden
I — sociale en culturele instellingen

Een stadsplan is een totaliteit met het maatschappelijk leven als inzet.

Het verkeer ontleent zijn waarde aan de in die totaliteit gebonden functies. Duidelijkheid en overzichtelijkheid vragen daarbij om rechtlijnigheid.

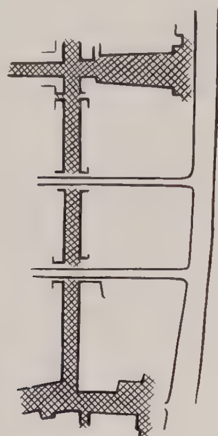
De grote verkeerswegen zijn zoveel mogelijk rechtlijnig en óf Noord-Zuid óf Oost-West gericht. De oude stadsdriehoek heeft dat niet consequent mogelijk gemaakt. In het bijzonder de naar het Oosten gerichte vork is een hinderlijke verstoring van het rechthoekig schema. Zij moest echter aanvaard worden op grond van het tijdens de oorlog reeds gegraven verbindingskanaal met daarover uitgevoerde bruggen. Ook weglichamen waren reeds tot stand gebracht en een deel nieuwe bebouwing was voltooid.



Er is gestreefd naar eenvoudige kruisingen als consequentie van het rechthoekig wegenstelsel met ruimte voor rotatieverkeer, overal daar waar de intensiteit van weggebruikers zulks nodig maakt.

Het verkeersvraagstuk is mede een parkeervraagstuk. Grote parkeerplaatsen aan de grote toegangswegen naar de binnenstad, doch vóórdat de binnenstad bereikt is. In de binnenstad een zo sterk mogelijk gedecentraliseerd systeem van stroken straat en hoven voor parkeren. Capaciteit der binnenstad: 8 à 10.000 plaatsen.

In een aflopende reeks verkeersaccommodaties heeft naast de expeditiestraat en de fietsroute ook de speciale voetgangersstraat voor goed een eigen plaats gekregen. In het bijzonder winkelpromenades en ontspanningsruimten hebben op grond van veiligheid en ander levenstempo de noodzaak van eigen ruimte met zich meegebracht.



Een ideaal plan kan het plan voor de binnenstad nooit zijn. Daarvoor is het te zeer gebonden. Maar de bindingen en de daaruit voortvloeiende beperkingen kunnen er wel karakter aan verlenen.

●

Waar het bouwen begint, houdt de stedebouw op. Door het bouwwerk krijgt de stedebouwkundige regeling haar inhoud en begint haar andere leven: dat der consolidatie.

In en door de architectuur krijgen stedebouwkundige denkbeelden gestalte.

Architectuur en stedebouw verhouden zich als vorm en karakter van eenzelfde zaak.

In de stedelijke samenleving zijn stedebouwers en architecten gebonden en de resultaten zijn de resultanten van het teamwork. In deze samenwerking heeft ieder zijn eigen verantwoordelijkheid, althans in de maatschappelijke verhoudingen zoals deze thans zijn. Elk tijdvak heeft eigen maatschappelijk evenwicht en de positie architect-stedebouwer vindt daarin haar neerslag. (Omgekeerd is — gegeven een stedelijk beeld — de maatschappelijke structuur die daarbij past afleesbaar.)

Teamwork vermindert het aandeel in het resultaat van de persoonlijke verantwoordelijkheid. De architect is niet meer alleen met zijn conceptie, maar zijn werk is het resultaat van honderd handen, hijzelf bleef dirigent, maar zijn bouwwerk is geen persoonlijke creatie meer. De stedebouwer is evenmin een solospeler, ook zijn werk gaat door honderd handen en hij bleef dirigent van het orkest.

De ingewikkeldheid van het samenstel van krachten hetwelk aan elk bouwwerk van enige importantie ten grondslag ligt, kan nauwelijks bevorderlijk zijn voor individuele topprestaties. Elk werk lijkt steeds meer te groeien onder invloed van een congestie van functies waarbij het steeds moeilijker wordt alles tezamen te bundelen en ondergeschikt te maken of te houden in een conceptie van hogere orde welke als eindresultaat voor ogen staat. Men kan dat al dan niet betreuren; de tijd zonder gecompliceerde strijd voor het nobel werkstuk is definitief voorbij. De ontwikkeling van de stedebouw loopt daarmee parallel.

In de stedebouw verschuift het accent van individueel naar universeel.

Men hoeft niet ver terug te gaan om in de stedebouwkundige plannen een typisch individualistische inslag te vinden; in de plannen van vandaag treedt (ook internationaal) het individuele terug ten bate van het algemene. De maatschappelijke, financiële en sociale gezichtspunten zijn zo snel en grondig gewijzigd, dat stedebouwkundige uitgangspunten die in 1940 redelijk leken, tot ingrijpende veranderingen aanleiding hebben gegeven.

In 1940 werd gesteund op de verwachting van een continuïteit van (vooroorlogse) verhoudingen; in het Basisplan 1946 werd ruimte gelaten voor de na-oorlogse maatschappelijke verschuivingen: „ruimte laten" niet alleen in de zin van onbebouwd laten, maar tevens een heroriëntatie ten aanzien van groepering van functies (winkelcentra, handels- en bedrijfsconcentraties) en sociale verlangens (onderwijs, nieuw evenwicht tussen bebouwde en onbebouwde ruimte).

Wilde het maatschappelijk leven grondslag blijven voor het plan, dan moest het plan elastisch blijken en anders elastisch worden. Hernieuwde survey en de betrekkelijk geringe bouwactiviteit ten tijde van de vaststelling van het Basisplan maakten aanpassing mogelijk.

De ontwikkeling in, door en na de oorlog heeft het verlangen naar historie en traditie voor wat nieuw gemaakt wordt sterk verzwakt doch aandacht voor datgene wat van vroeger overbleef versterkt; waar men aanvankelijk aan herstel van waarden dacht, bleek in de loop der jaren dat dit niet alleen een illusie was, maar dat het ook levensgevaarlijk was er naar te streven.

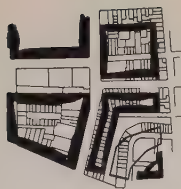
Toch is het bij de heroriëntatie in 1946 onmogelijk gebleken geheel los te komen van datgene wat in 1940 werd aanvaard. Vaststelling van plannen en gedeeltelijke realisatie op grond daarvan hebben mede een meer consequente oplossing in 1946 niet meer mogelijk gemaakt.

In den beginne (1940) is veel vastgehouden aan de gebleven en overgeleverde waarden, in 1946 is getracht er zich zoveel mogelijk van te ontdoen.

Het was een vergissing te menen dat alles en een ieder naar een nieuwe opzet wilde, zo goed als het een vergissing was te menen dat deze stad weer gebaseerd zou kunnen worden op het herstel van het privé pandje met een (te) smal en (te) smakelijk frontje.

Ook de architect staat voor de keuze: vorm te zoeken voor veranderde levensomstandigheden, of vast te houden aan herinnering.

Het is misschien geen keuze: de positie van het zelfstandige pand, basis van de oude stad, ging als uitgangspunt verloren, financieel en principieel.



De eigen winkel met eigen woning boven is bijna onuitvoerbaar en economisch niet verantwoord.

De rationalisatie in het gebruik der ruimte, zowel op de begane grond als daarboven, schept architectonische beperking en gebondenheid.

De betrekkelijke armoede waaruit het nieuwe leven groeien moet, schept ruimte voor de gedachte aan een „overall", een eenheidskleding, een sober uitgangspunt waaraan de banken en enkele speciaalzaken zich met zondagspak nog onttrekken.

De vraag kan gesteld worden of — materieel en geestelijk — door een stelliger erkenning en uitdrukking van soberheid, architectonisch geen grotere eenheid bereikbaar is, die de jongere generaties waardiger erfenis kan nalaten dan thans waarschijnlijk lijkt.

In wezen vaak eender, althans sterk aan elkaar verwant, zijn de meeste opgaven die de binnenstad biedt niet zo verschillend als architectonisch vaak gesuggereerd wordt; evenzo is opmerkelijk hoe constructiestelsels als thema zo verwant, zichzelf vergeten of zich zelfs ontkennen bij de oplevering van het werk.

Of een gebouw architectonisch op zichzelf geslaagd is, is minder belangrijk dan het totaalbeeld waar het deel van uitmaakt en dan de uitdrukking van de functie die aan het complex ten grondslag ligt.

In de strijd, die de besten strijden om niveau, is wisselend inzicht en waardering in het complex van overheidsmaatregelen een factor ten ongunste van het nagestreefde doel.

●

Rotterdam is een havenstad; de rivier is haar bestaansbron en leven.

Bedrijfsterrein heeft alles opgeëist aan beide oevers over de gehele lengte. Men zegt, dat wij aan het water leven, maar behalve voor degeen, die in de havens werkt, is de rivier illusie.

Het was eens anders toen de verhoudingen bescheidener waren en er evenwicht bestond tussen stad en waterfront. Die verhouding is vergeten of miskend in 't snelle groeiproces.

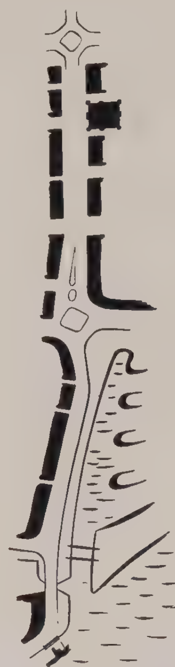
Lissabon kreeg door een aardbeving haar plein aan de Taag. Rotterdam krijgt door een bombardement haar grote uitkijkraam op de Maas. In zulke omstandigheden is toch nog winst uit verlies denkbaar; niet overal, maar Rotterdam krijgt nu een kans, evenals Lissabon vroeger een kans gekregen heeft. De geboden kans is overal anders, afhankelijk van karakter, mentaliteit, klimaat, historie en talloos veel andere factoren.

Rotterdam heeft het weggebrande hart niet alleen te herstellen, maar ook te heroriënteren, het verbroken verband tussen stad en rivier te hervinden.

Drievoudig wordt het verband tussen stad en water feestelijk gevierd.

In de eerste plaats door meer dan 3 km lang rivierfront, waaraan mede door de keuze van profielen en beplanting een grote recreatieve betekenis toe te kennen valt. Daarnaast biedt dit waterfront unieke woongelegenheid, zal ook eindelijk Rotterdam een attractieve vestigingsmogelijkheid kunnen bieden, zowel voor hen die er hun brood verdienden, als voor hen, die van het water en het rivierbeeld houden. In aansluiting op de groene bocht langs de rivier ligt het stedelijk recreatiegebied (Kralingerhout) met het waterfront verbonden.

In de tweede plaats loopt de hoofdlijn van de binnenstad in zuidelijke richting rechtstreeks op de steiger uit, de ontschepingsplaats waar alle zeevarenden via de kleine bootjes voor het eerst de vaste grond betreden.



In de derde plaats door de grote open ruimte die — op zichzelf dienstbaar voor de binnenbeurtvaart — een visuele binding met de rivier tot stand brengt tot diep in het hart van de stad, tot aan het kruispunt van de grootste en belangrijkste Noord-Zuid en Oost-West verbinding van de nieuwe binnenstad. Al is men dan daar niet buiten — de rivier ligt immers ½ km verder — zo zal deze ruimte de functie vervullen van het grote raam waardoor men de rivier ervaart, de schepen van de thuisvloot zien kan, waar het leven en de bedrijvigheid realiteiten zijn, die Rotterdam representeren; strijdend Rotterdam ook: resultaat van een huwelijk tussen geld en tijd.



●

Alles wat in het leven vorm kreeg draagt een teken met zich.

De ontstaansvoorwaarden die het bestaan bepaalden, draagt ook iedere stad als teken vanzelfsprekend mee.

Elke stad krijgt wat ze waard is, door geboorte, door karakter en haar levenskracht.

Wat zijn de tekens van het Rotterdam van nu? Zijn jeugd, zijn haven en zijn werkkracht; Rotterdam is een jonge stad, een havenstad en een werkstad.

Dat het een jonge stad is komt tot uitdrukking in gebrek aan traditie, onvoldoende lust tot conserveren en het gemak tot aanpassen aan nieuwe situaties. Het is daarmede ook onrustig en snel wisselend. Vertrouwen in eigen groeikracht laat weinig ruimte voor behoudzucht; het gedraagt zich dienovereenkomstig vrij, soms bandeloos, moedig, soms vrijmoedig. De binnenstad vóór 1940 was er een neerslag van.

Als havenstad staat Rotterdam in het teken van gedifferentieerdheid, een amalgaam van functies, vaak verwarrend door plaats en karakter! Als havenstad van nature ook cosmopolitisch en daarmede onconventioneel, een ieder kon en kan er nog terecht, stand telt nauwelijks mee.

Als werkstad kent het nauwelijks sentiment, het blijft zakelijk en bewegelijk; het laat geen ruimte voor behaagzucht, het kent geen rust, noch spiegel omdat volwassenheid ontbreekt, Rotterdam is een groeiproces.

De binnenstad was getekend door haar karakter: de Coolsingel was een dwaas verhaal, daadkracht van groot élan naast zielige restanten van reeds lang verdwenen luister. Het mocht niet baten: het onvolgroeide kind Coolsingel leefde en niemand nam aanstoot aan zijn onvolmaaktheid. Waarlijk oude schoonheid was reeds lang gesloopt, men dempte waar nodig, maakte spoorlijnen waar het goed uitkwam, de groene gordel van buitenplaatsen en tuinen rond de stad viel ten offer; het werk, de rivier kregen alles, de stad kreeg niets, de architectuur was dienovereenkomstig, de jeugd was alles en men moest haar veel en vaak vergeven.

De binnenstad van *nu*, het nieuwe hart zal stellig ook de sporen dragen van dezelfde geest, zij is geboren onder hetzelfde teken, er is geen erfenis, er is alleen karakter.

Iedere stad krijgt wat ze waard is. Rotterdam is geen basis voor diepzinnige beschouwingen over kunst, Rotterdam zal nooit schoon en mooi zijn als Bath of Rothenburg, het zal zich onvormelijk, misschien wat ruw presenteren, maar het zal eerlijk zijn, niet mooi terwille van het mooi, maar met karakter, een symphonie van daad en werkkracht, onverzettelijk en met een niet te breken levenswil.

Het kenmerk van Rotterdam is niet zijn volmaaktheid, maar zijn allure.

Een stad is een levend geheel van menselijke verwachtingen, van illusies, verlangens en bluf, van kameraadschap en samenwerking maar ook van concurrentie en strijd.

In deze maalstroom is de charme van Rotterdam ten dele gelegen in het „nooit af zijn"; Rotterdam is een groeiproces.

●

Oud en nieuw hebben elkaar steeds ergens kunnen vinden en elkaar kunnen verdragen. Historisch zijn er hier en overal voorbeelden te over. Waarom zou een moderne creatie ook geen oud juweel kunnen verdragen?

Brand en sloper spaarden weinig. Wat resteert zijn ook geen juwelen van hoog gehalte. Vier bouwwerken hebben op grond van hun maatschappelijke of historische betekenis recht op een aparte behandeling; dat zijn Raadhuis, Beurs, Grote Kerk en Schielandshuis.

Het Stadhuis is de woning van het stadsbestuur, is als zodanig het eerste huis der gemeente met recht op een ligging welke deze betekenis tot uitdrukking brengt. De omstandigheden daarvoor zijn slecht, het huis is levenloos (al heeft het één verdienste n.l. dat het raadhuis is), het klassicistisch bouwwerk staat vóór de rooilijn in plaats van er achter, de ligging aan een hoofdverkeersweg biedt nóch gelegenheid tot zelfstandigheid nóch tot het maken van een eigen voorruimte.

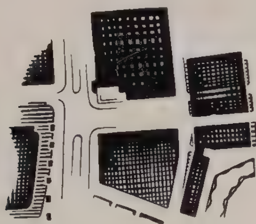
De as van de Coolsingel is nu verlegd waardoor de directe voorruimte, „de vloermat" groter werd zodat de bouwmassa niet meer zo opvallend tegen de voorliggende trottoirrand hangt.

Ter weerszijden zijn paviljoenwinkels voorzien welke de verbrokkelde rooilijn van de Coolsingel weer zoveel mogelijk zal herstellen en het raadhuis een meer representatieve ligging zal geven welke tot dusver aan de buurman — het Postkantoor — toeviel.

Een klassicistisch bouwwerk vraagt haast steeds om versterking van de as en diepte voor het front. Het Raadhuisplein werd daarom diep en nagenoeg symmetrisch, de as werd verder doorgetrokken, bijna een km

ver zal toren, middenstuk en ingang van het Raadhuis zichtbaar zijn. „Beaucoup de bruit, peu de besogne?" Het eerste Huis der stad heeft recht op maatschappelijke waardering.

De Beurs heeft nu door het nieuwe stadsplan voor het eerst drie dimensies gekregen. De platte lange langsgevel is nu aanvaardbaar door de plastische kopgevel welke thans voor goed betekenis in het stadsbeeld gekregen heeft. De Beurs is nu een ruimtelijk bouwwerk geworden, de hoofdingang, eertijds in een steeg, heeft een passende voorruimte gekregen, er is een Beursplein gemaakt. Is het wonder dat men soms veronderstelt dat de Beurs eerst na de oorlog werd gebouwd?



De Grote Kerk lag omsloten door bebouwing. Nagenoeg elk gotisch kerkgebouw vraagt om beperking van de ruimte, wil eigenlijk meer geraden dan gezien worden, laat staan overzien. Het is geen verdienste een gotische kerk open te leggen want de gotische kerk vraagt om subjectief ondergaan niet om objectief overzien.

De oude Kerk die men restaureert (nagenoeg herbouwt) staat midden in de nieuwe stad. Oud en nieuw zullen hier elkaar ontmoeten, want schijnoud is niet acceptabel. Men zal de eigen tijd niet behoeven te verzaken evenmin als men dat vroeger deed. Wel vraagt wat nieuw gemaakt wordt bijzondere aandacht omdat in het totaalbeeld situatie, schaal, maat en plastische geleedheid, kleur nog zo men wil, erg belangrijk zijn. Bij alle tegenstelling in vormenspraak is de taak door juiste keuze het oud gegeven in nieuwe lijst te plaatsen.

Wat nu voor ogen staat is een samenstel van kleine groene pleinen met beperkte bouwmassa's die niet zullen overheersen, verbonden door lagere tussenbouwen, een groepering die de Kerk volledig in haar waarde laat en geen schaal die domineert. Zorgvuldig detailleren, speciaal plaveisel, weloverwogen keuze van bomen en gazons zijn in de strijd om evenwicht onmisbaar, even onmisbaar als de goede wil gedragen door verdraagzaamheid.

Het Schielandshuis, eertijds zetel van het Hoogheemraadschap, werd in het plan deel van Schielandshof, een ombouwde ruimte waarin dit historisch facet een plaats gekregen heeft. Te midden van het winkelcentrum is het aanvaard en opgenomen in nieuwe bebouwing, ter zijde van het verkeer met de mogelijkheid van eigen sfeer van deze (wandel)ruimte. Een grondige restauratie van 't oude Huys zal in deze situatie niet kunnen ontbreken, de eis tot behoud brengt de verplichting tot vernieuwing met zich mee.



Een stadshart zonder recreatie is als een huis zonder zon.

Het is een vergissing te denken dat de recreatieve accommodatie van een stad rechtevenredig is met het aantal grassprieten. Toch blijkt bij goedwillende en vaak lang niet domme mensen dat bij het ontbreken van de bekende groene kleur op kaart geconcludeerd wordt dat het recreatieve element in het plan te kort gekomen is.

Het is een misvatting naast de natuur niet evenzeer de cultuur een recreatieve betekenis toe te kennen: asfaltrecreatie is even belangrijk als de plantaardige ontspanningsruimte. In de binnenstad is wellicht de boulevard, het caféterras en de trottoirtegel zelfs belangrijker dan het bosje, de grasreep en de eend op water.

De boom is in zoverre een uitzondering, dat hij een willig drie-dimensionaal element is in schier elke compositie; voor architect en stedebouwer de trait d'union is tussen leven en steen, tussen rooilijn en ruimte.

De boom is stellig vaak óók „cache misère" veel meer dan steun voor schoonheid, hoewel ook schoonheid soms gevoileerdheid vraagt.

Recreatie, ontspanning zo men wil, is onmisbaar; in het bijzonder in een samenleving, die neigt tot een hysterische verering voor tempo en daadkracht, die het nut van het nutteloze niet meer ziet.

Er zijn tenminste twee onderscheidingen van belang, in de eerste plaats: die tussen de stilte en rust zoekende recreatie en de rusteloze bewegende ontspanning; de eerste vraagt om het pleintje, de duif, de fontein en het bankje; de tweede om doorstroming, loopruimte, licht en verbazing: de boulevard.

In de tweede plaats: die tussen de betaalde en de onbetaalde recreatie. De eerste: cinema, muziekzaal, café, danshuis of circus; de tweede: park of plas, bankje, landschap of waterpartij. Beide zijn even belangrijk, althans voor de stedebouw.

In het stadsplan is in elk stadsgedeelte, omsloten door verkeerswegen, tenminste één rustpunt, een grotere rustruimte ontworpen; ter zijde van het verkeer met passende ombouwing, ruim van maat maar ook duidelijk omsloten en begrensd.



Naast zuivere recreatieve rustruimten, welke bedoeld zijn voor werkpauzes enz. zijn er tal van overgangsvormen naar ruimten voor activiteit, beweging, lopen, kijken, onrust, typisch voor de jeugd, typisch voor Rotterdam. Onvoldoende ruimte eertijds (hoe smal en kort was de Coolsingel!) maakt plaats voor meer uitloopruimte, gebaseerd op sterker levensimpuls, op méér jong volk ook van de groeiende stad; er komt nu ruimte op Coolsingel + Weena gespannen tussen het van Hogendorpsplein — het plein in de grote Oost-West verbinding door het hart — en het Stationsplein; tussen beide einden ligt nu 1200 m voor het deel der burgerij dat 's zomersavonds in de city lopen en flaneren wil.

Er is ook de aantrekkingskracht van water en rivier. Men kan dwalen langs Schiedamsedijk langs de bonte beschutte binnenhavens, men kan ook de ruimte zoeken van de rivier, dwalen langs de Boompjes, de rivier ervaren met de machtige vloot der H.A.L., de onrust van de slepers, met ogen meten de maat tot lichten van de overkant, de schaal van alles aan en op het water meten die groter doet denken en voelen, besef ook bijbrengt van offer en overwinning gesymboliseerd in het monument voor de Koopvaardij.

Er is meer; want de wandeling langs de bonte rivier brengt bijna onmerkbaar via een laatste verhoogd uitzicht in het uiterste Oosten, een laatste uitzicht naar West en naar Oost met de rivier aan de voet — daar waar vroeger de Oude Plantage was — de wandelaar langs brede groene lanen naar de Kralingerhout.



De binnenstad zijn we dan uit, maar het verband van Kralingerhout met rivier via een complex lanen vergelijkbaar met de oude Scheveningseweg in grootse stijl is van dermate importantie en ook zó belangrijk voor het leven van de binnenstad dat geen plan voor de binnenstad, welk ook, voorbij mag gaan aan de unieke kans om een nooit gedroomd verband te leggen tussen bos en water, tussen wandelpark en rivier.

Eenmaal krijgt de stad die kans, en dan nooit meer; éénmaal is het geheel van open ruimten samen te vatten in één grote conceptie, éénmaal een unieke kans welke wellicht geen stad ooit had; een recreatief verband van het Park langs Maas tot Leuvehaven, langs Boompjes en rivier, verder oostwaarts de hoge bult van de Plantage, de verbinding met de Hout, en via Hout verder noordelijk, wellicht tot aan de Bergse Plassen toe: 4 km langs het water en nog eens 4 km door het groen.

Terug tot de binnenstad: er zullen ook pleinen en ruimten zijn in samenhang met de boulevards. Het zijn er vaak uitstulpingen van, haventjes zonder stroom maar daardoor geschikt voor het terras, het debat, de aandacht meer voor eigen kring dan voor passanten: Raadhuispleintje.



Daarnaast zijn langgerekte ruimten waarvan het Weena, tussen station en Hofplein, wel het grootste is, men drinkt er 's morgens koffie aan de noordzijde op de zon in een van de café's op weg van station naar stad; men vindt er 's middags, theeuur, groen en ruimte in en bij de paviljoens op het zuidelijk trottoir dat aansluit op een winkelcentrum; wat later kan men er de stamgast vinden op de terrassen in het late licht dat dan op het zuidelijk deel van het Weena valt; voor elke categorie en elk deel van de dag zal het Weena wat te bieden hebben.

Rotterdam had een Schiedamsedijk, pret- en danskwartier, aanrakingsvlak voor de zeeman met de stad en aanrakingsvlak voor de stad met de dwaasheid en wat zorgeloosheid, óók met de zeeman, zo men wil. De Schiedamsedijk is weg, voor goed en hij komt nooit weer.

Men zegt, dat de zeeman een vermaakskwartier ontgroeid is; blijft de stedeling, speciaal de ongeorganiseerde, die zich nog onttrekken kan aan het despotisme van vereniging of club. Voor hen zal er ruimte zijn, een kleine eigen wereld ter zijde van het verkeer aan een pleintje met wat gelegenheid voor eten, gezelligheid en pret. Een ontmoetingszône, in aanleg klein, bij gebleken behoefte te vergroten, in beginsel onmisbaar (voor een stad), thans reeds een gemis; misschien dan niet voor de zeeman maar dan wel voor de vreemdeling die vroeg: „where can I spend my dollars" en die binnen 10 minuten over de gemeentegrens verdween.

Nog is de brandwond groot, het wordt nog stil als 's avonds het daglicht weg is, juist nu is compensatie nodig, vraagt het onvoltooide huis een kleine plaats met licht en warmte en gezelligheid, een stimulans in de verbeten strijd om een complete stad en een compleet mens.

Verkeerspleinen zijn in beginsel geen recreatieve ruimten. Verkeerspleinen zijn verkeersmeng- en -verdeelpunten, in wezen dynamisch. Het plein als doel, als punt van samenkomst is statisch en daarmede geschikt voor ontspanning en het sociale leven.

Het gebruiksplein voor openluchtbijeenkomst, circus of maatschappelijk feest zij daarom géén verkeersplein, doch ruimte met eigen waarde en — zo mogelijk — als sociale plaats van samenkomst, symbolisch verbonden met het eerste Huis der stad.



•

In de betrekkelijkheid der dingen groeit het leven, groeit de stad en groeit ook Rotterdam. Niemand heeft de stad gemaakt tot wat zij is, ontelbaar velen gaven — nameloos — hun krachten, geslachten gaven het beste wat zij hadden voor haar welzijn, en eindeloos velen zullen nog hun kracht aandragen, gegrepen door de samenloop van waarden waar de stad haar betekenis aan ontleent, zij vormen tezamen ook de grondslag voor het klimaat waarin de Maasstad groeien kan.



1940

De Hoogstraat

1953





Stadsplan van Rotterdam

Enige beschouwingen over het financiële aspect van de wederopbouw van de verwoeste binnenstad van Rotterdam. *)

Ir J. Rutgers

Van de aanvang af heeft het vast gestaan, dat de binnenstad van Rotterdam, na de vrijwel volledige verwoesting in de Meidagen van 1940, niet in de oude vorm zou worden herbouwd. Het Gemeentebestuur van Rotterdam gaf reeds op 18 Mei 1940 opdracht een nieuw stadsplan te ontwerpen en de Rijksoverheid heeft tijdens de oorlog en na de bevrijding een belangrijk aandeel gehad, zowel in het ontwerpen als in de uitvoering van het nieuwe stadsplan.

Zoals het meer gaat met beslissingen, die voor het leven van steden en volken van het allerhoogste belang zijn, heeft men ook het besluit om Rotterdam in overeenstemming met de eisen des tijds te herbouwen, genomen zonder daarvan de financiële consequenties te kunnen overzien. Nu echter geleidelijk aan enig inzicht in de financiële gevolgen van de herbouw van de Rotterdamse binnenstad is verkregen, krijgt dit aspect van de herbouw toenemende betekenis, niet alleen voor het tempo van uitvoering doch ook voor de vormgeving en de nadere uitwerking van het stadsplan.

In de hierna volgende korte beschouwing is een poging ondernomen om de betekenis van de belangrijke financiële offers, die de overheid zich voor de verwezenlijking van het nieuwe stadsplan van Rotterdam moet getroosten, van twee verschillende gezichtspunten uit te belichten.

Een van de primaire voorwaarden, waaraan het nieuwe stadsplan moest voldoen, was dat aan het in een niet te verre toekomst te verwachten verkeer in en door de binnenstad een aan redelijke eisen voldoende accommodatie geboden moest worden. Dit is de voornaamste oorzaak geweest, dat het Basisplan 1946 circa 2.500.000 m² niet-bebouwde grond bevat, tegenover de oude binnenstad slechts 1.600.000 m², een vermeerdering met ca. 55 % van de open ruimte dus. De voor uitgifte beschikbare hoeveelheid bouwgrond is hierdoor teruggelopen van rond 2.000.000 m² in de oude binnenstad tot ca 1.100.000 m² in het Basisplan 1946. De inhoud van de bebouwing in het Basisplan komt echter ongeveer overeen met de inhoud van hetgeen verwoest werd, zodat het verlies aan bouwgrond in het nieuwe stadsplan gecompenseerd wordt door de hogere bebouwing, die door de bredere straten mogelijk wordt.



Oude stadshart zwart is onbebouwd

Nieuwe stadshart zwart is onbebouwd



*) Alle vermelde cijfers zijn globale ramingen en hebben betrekking op het gebied, dat binnen de begrenzing van het Basisplan 1946 gelegen is.

Zoals bekend verondersteld mag worden, werd de grond in de binnenstad, voor zover niet reeds gemeentelijk eigendom, tijdens de oorlog onteigend op basis van de waarde in Mei 1940, terwijl de bouwterreinen in het nieuwe Basisplan worden toegewezen aan voormalige bezitters van grond in de binnenstad, tegen prijzen, zoals die in 1940 geweest zouden zijn. Hierbij wordt echter rekening gehouden met de z.g. „klimaatsverandering", welke b.v. het gevolg kan zijn van een ligging aan een bredere, meer belangrijke straat dan voorheen en met eventueel gewijzigde bebouwingsmogelijkheden.

Het gemiddelde van de op deze wijze door een deskundigencommissie vastgestelde toewijzingsprijzen bedraagt ca. *f* 86.— per m^2, zodat de totale opbrengst van de beschikbare 1.100.000 m^2 bouwgrond in de nieuwe binnenstad ongeveer *f* 95.000.000.— zal bedragen.

Bij een uitbreidingsplan behoort, afgezien van bijzondere omstandigheden, uit een exploitatierekening te blijken, dat de ontsluitingskosten, vermeerderd met de kosten van grondverwerving, beide met inbegrip van renteverlies, bestreden kunnen worden uit de opbrengst van de uit te geven grond.

Wanneer men nu een exploitatieberekening opstelt voor het Basisplan 1946, dan moeten tegenover de hiervoren vermelde opbrengst van de uit te geven bouwgrond de volgende uitgaven gesteld worden.

a. Verwervingskosten v. d. ondergrond	*f* 110.000.000.—
b. Verwervingskosten van geheel of gedeeltelijk gespaard gebleven opstallen	„ 40.000.000.—
c. Kosten van de openbare werken ten behoeve van het nieuwe stadsplan	„ 150.000.000.—
d. Renteverlies	„ 80.000.000.—
Totaal . . .	*f* 380.000.000.—

Teneinde een zo duidelijk mogelijk beeld van het financiële aspect van het Basisplan in engere zin te verkrijgen, zijn hierbij de uitgaven ten behoeve van de Spoorwegwerken en van de nieuwe Maasbruggen buiten beschouwing gelaten. Deze werken zijn weliswaar onverbrekelijk aan het Basisplan 1946 verbonden, doch behoren elk voor zich op hun eigen merites beoordeeld te worden, daar zij een veel verder gaande betekenis hebben dan de ontsluiting van de binnenstad.

Om nu een indruk te krijgen van de economie van het Basisplan 1946, op overeenkomstige wijze, als dit bij een normaal uitbreidingsplan geschiedt, zou men als volgt te werk kunnen gaan.

De abnormaal hoge verwervingskosten van de grond met opstallen zouden geëlimineerd moeten worden in verband met de hier wel zeer bijzondere omstandigheden. Dan zou blijken, dat de ontsluitingskosten van in totaal *f* 150.000.000.— vermeerderd met normale verwervingskosten van de ondergrond, te stellen op ca 10 % van de huidige kostprijs van de bouwrijpe grond, en renteverlies gedurende een geschatte termijn van b.v. tien jaar voor de voltooiïng van het plan, een gemiddelde kostprijs van de uit te geven bouwgrond zouden opleveren van ca. *f* 170.— per m^2. Dit zou ongeveer overeenkomen met het dubbele van de op gemiddeld *f* 86.— per m^2 vastgestelde toewijzingsprijs op basis Mei 1940.

Voor een normaal uitbreidingsplan zou een kostprijs van de uit te geven grond van tweemaal de waarde per Mei 1940 een zeer bevredigend resultaat zijn, daar de kostprijs van thans te ontsluiten bouwterreinen in het algemeen meer dan het dubbele bedraagt van de bouwgrondprijzen, die in Mei 1940 bedongen konden worden. Dit is ook begrijpelijk, daar de ontsluitingskosten, die voor de nieuwe uitbreidingsplannen in Rotterdam thans ongeveer 9/10 deel van de kostprijs van de bouwgrond uitmaken, ongeveer 2½ à 3 maal zo hoog zijn als in 1940.

Uiteraard kan men aan deze vergelijking van het Basisplan met een normaal uitbreidingsplan geen al te grote waarde toekennen, zoals trouwens alle beschouwingen over de waarde van bouwgrond onder de tegenwoordige omstandigheden, waarbij niet van een vrije prijsvorming gesproken kan worden, een min of meer hypothetisch karakter hebben.

Toch is het interessant te constateren, dat, wanneer wij de abnormaal hoge kosten voor verwerving en renteverlies buiten beschouwing laten, de verhouding van de kostprijs van de grond in het basisplan tot de vooroorlogse grondprijzen eerder gunstiger dan ongunstiger ligt, dan onder de tegenwoordige omstandigheden bij een normaal uitbreidingsplan het geval is.

Dit neemt niet weg, dat in feite het voor rekening van de overheid komende „exploitatietekort" op het Basisplan aanzienlijk is. Zoals uit de hiervoren vermelde cijfers blijkt, bedragen de kosten (exclusief de spoorwegwerken en de nieuwe oeververbinding) *f* 380.000.000.— en de baten slechts *f* 95.000.000.—, een tekort opleverende van *f* 285.000.000.—.

Voor de beoordeling van dit tekort moet echter het totaal van de bouwkosten van de gebouwen die in het Basisplan tot stand zullen komen, in de beschouwing worden betrokken.

De totale inhoud van de bebouwing in het Basisplan bedraagt ca. 16.000.000 m^3. De *f* 285.000.000.— die de overheid voor haar rekening neemt voor de uitvoering van het Basisplan, komt dus neer op gemiddeld *f* 18.— per m^3 nieuwbouw.

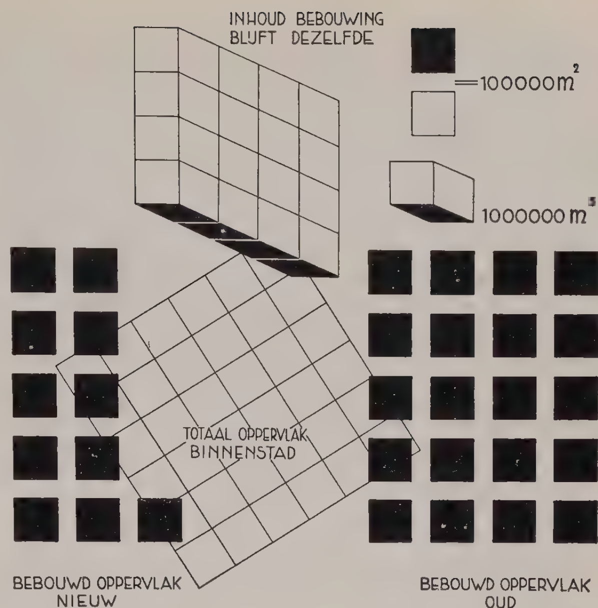
Nu kan men de volgende redenering opzetten.

De gemiddelde bouwkosten voor bedrijven in de binnenstad kunnen thans gesteld worden op circa *f* 60.— per m^3 (incl. architectenkosten), terwijl de steun, die de overheid voor bedrijfsgebouwen in het plan voor een beperkte kernbebouwing (het z.g. „kernplan") toegezegd heeft, gemiddeld *f* 10.— à *f* 11.— per m^3 bedraagt.

Wanneer men nu bedenkt, dat de bouwkosten gestegen zijn tot het viervoudige van voor de oorlog, terwijl de kosten van levensonderhoud slechts ongeveer het dubbele van voor de oorlog bedragen, zou het niet onredelijk geweest zijn, wanneer de overheid, boven de bijdrage in de oorlogsschade op basis van de waarde per Mei 1940 (gemiddeld ca. 15 % van de tegenwoordige herbouwkosten) de helft van de bouwkosten voor de herbouw van bedrijven in de binnenstad, als extra bijdrage voor haar rekening genomen had, zoals dit thans voor de herbouw van bepaalde categorieën van kleine bedrijven inderdaad geschiedt.

Daar de overheidsuitgaven ten behoeve van de uitvoering van het nieuwe stadsplan, zoals wij gezien hebben, *f* 18.— per m^3 bedraagt en de kernsteun *f* 10.— à *f* 11.— per m^3, komt dit op hetzelfde neer, als wanneer de bedrijven, die thans in de kern herbouwen, boven de waarde van hun pand in Mei 1940, *f* 28.— à *f* 29.— per m^3 of wel ongeveer de helft van hun bouwkosten vergoed gekregen hadden — hetgeen op zichzelf een redelijke vergoeding van de geleden oorlogsschade zou zijn — maar dat deze bedrijven daarenboven dan een evenredig aandeel in de volledige kosten van de uitvoering van het basisplan zouden moeten opbrengen.

Uit deze op het eerste gezicht wellicht wat gekunsteld aandoende, doch in wezen juiste redenering, moge blijken, welke hoge lasten moeten worden gedragen door de vele in de binnenstad verwoeste bedrijven, die niet in aanmerking komen voor de extra steun, die van Rijkswege verleend wordt voor de herbouw van courante kleine bedrijfspanden en die toch een nieuw pand moeten stichten. Wanneer de gehele binnenstad op deze wijze met grotere bedrijfspanden vol gebouwd zou worden, kan men stellen, dat dan, afgezien van een redelijke oorlogsschadevergoeding, in feite de kosten van de uitvoering van het nieuwe stadsplan volledig op het bedrijfsleven zouden worden afgewenteld, terwijl de grotere bedrijven die buiten het kernplan herbouwen, en die dus niet voor „kernsteun" in aanmerking komen, nog aanmerkelijk zwaarder belast worden.



Hiermede zou ik deze korte uiteenzetting willen besluiten, in de hoop hierdoor enig reliëf gegeven te hebben aan de millioenennota voor de herbouw van de Rotterdamse binnenstad.



Groothandelsgebouw Arch.bur. Van Tijen en Maaskant Foto Jan Versnel

Verzamelgebouwen

H. Maaskant

Het verzamelgebouw is niet alleen een verschijning van onze tijd, de Westerse beschaving kent ze al lang en ze zijn in bescheiden vorm ook al terug te vinden in de oudheid. Men behoeft slechts te denken aan de woonkazernes, de monumentale begrenzingen van pleinen en straten in de grote steden, bijv. de Rue Rivoli in Parijs en de kantoorflats als stadselementen van deze eeuw, om dit te realiseren. Al deze gebouwen zijn de producten geweest van hun tijd, de huurkazerne ontstond uit winstbejag, de bebouwing langs de Rue Rivoli ter glorie van Napoleon, de kantoorflat om bij dure bouwgrond ook de verdiepingen productief te maken en het tegenwoordige verzamelgebouw nu misschien nog uit economische noodzaak, later waarschijnlijk uit economische voorkeur, de reden waarom het ook in de grote wereldsteden ontstaan is. De moderne tijd werkt schaalvergrotend, wij zien dit in onze dorpen waarin nieuwe gedeelten gebouwd worden, wij zien het ook bij de herbouw in onze steden. Hoewel stedebouwers en architecten zich de moderne stad nauwelijks anders voor kunnen stellen dan voor een groot gedeelte samengesteld uit grotere elementen, moeten het toch de maatschappelijke verhoudingen zijn, die de basis leggen waarop deze elementen gerealiseerd kunnen worden.

Het verzamelgebouw is misschien qua bouwprijs en exploitatie niet zoveel voordeliger dan het individuele gebouw, maar het biedt qua standing meer dan het totaal der samenstellende delen. Het gezicht van onze maatschappij wijzigt zich en daardoor de verschijningsvorm van vele zaken en bedrijven.

Hoewel het individuele pand voor velen het ideaal is en dit nog geruime tijd zal blijven, komen er toch steeds meer ondernemingen die voor hun vestiging opname in een groter geheel prefereren.

Bij de opbouw van een stadskern zoals in Rotterdam het geval is, spelen nog diverse andere factoren een rol. De opbouw van een stad geschiedt slechts gedeeltelijk zoals men dit gepland heeft, voor een gedeelte moet men zich aan de omstandigheden en ontwikkeling aanpassen. Vandaar dan ook in Rotterdam de tussen-phase van het zg. basisplan. Men moet afwachten wie er komt en waar men komt. Dit is door de stedebouwer te beïnvloeden, maar slechts gedeeltelijk te beslissen. Zo zal bijv. in Rotterdam de oorspronkelijk geprojecteerde Vissersdijk niet de nieuwe plaats van de oude Rotterdamse zaken worden, maar vestigen de winkeliers zich ten Westen van de Coolsingel.

In bestaande steden ziet men dikwijls hetzelfde verschijnsel, nl. een verplaatsing van de goede stand voor winkels en kantoren.

Het verzamelgebouw maakt als groter element meer zijn eigen stand, zodat het risico van een deelnemer een verkeerde keuze gemaakt te hebben, minder groot is dan bij het eigen gebouw.

Als belangrijkste element moet men echter de financiering zien.

Vele van deze gebouwen zijn tot stand gekomen met credieten van de overheid of grote instellingen. Het verzamelgebouw met zijn algemene bruikbaarheid biedt een beter onderpand voor het geïnvesteerde kapitaal dan het individuele gebouw, waardoor de financiering eenvoudiger wordt, ook kan het meestal enkele elementen met een hogere huurwaarde bevatten, wat de exploitatie ten goede komt.

Het meest waardevolle voor een gebouw en steeds weer de basis voor de echte architectuur is, dat tot uitdrukking gebracht wordt wat in de betreffende tijd aan gedachten leeft en welke taak en plaats het gebouw in de maatschappij heeft. Het verzamelgebouw met zijn meer algemene functie zal vrijer moeten zijn dan het individuele gebouw. Het individuele gebouw zal echter in sterkere mate zijn eigen sfeer houden dan het eerste, waar meer de wet van de grootste gemene deler gaat gelden. In bepaalde gevallen, bijv. van het winkelcentrum van v. d. Broek en Bakema aan de Binnenweg, waar de deelnemers en dus hun eisen van te voren bekend waren, konden de architecten werken met deze bekende elementen. Zij hebben hierbij een grandioos resultaat bereikt. Bij de beurs van Staal wist de architect, dat achter alle ramen kantoren kwamen, maar ook niets meer dan dat, bij het Groothandelsgebouw kon achter elk raam óf een werkplaats, óf een magazijn, óf een showroom, óf een kantoor komen.

Voor al deze bestemmingen moest het raam geschikt zijn, afwisseling in het raamtype was nauwelijks te realiseren.

Terwijl bij het individuele gebouw een accent op een bepaald onderdeel kan vallen, zal dit bij het verzamelgebouw alleen mogelijk zijn voor bepaalde bijbehorende elementen, zoals de cantine's, toonzalen, centrale expeditie, enz.

Hierdoor ontstaat bij al deze gebouwen een min of meer gelijkvormige hoofdmassa, gevat in dikwijls zeer levendige elementen.

In het verleden heeft men de gelijkvormigheid dikwijls bewust als monumentaliteit gezocht. Thans komt het bij bepaalde objecten als practische noodzaak naar voren en verstrekt ons op deze wijze de grote stadselementen, die in belangrijke mate de schaal en het gezicht van onze nieuwe steden zullen bepalen.

Hoe dit gezicht zal zijn, gaat zich thans voor Rotterdam reeds aftekenen.

Voorlopig een betrekkelijk lage wijde stad met op bepaalde punten grotere en hogere elementen.

Een groot gedeelte van de stadsbebouwing zal bestaan uit blokken woonhuizen met winkels, enz. op de begane grond, een bebouwing dus, die op zich zelf geen grootse, maar wel een grote schaal heeft. In deze schaal, aan brede verkeerswegen en grote pleinen, zullen de individuele bebouwingen en verzamelgebouwen komen te staan.

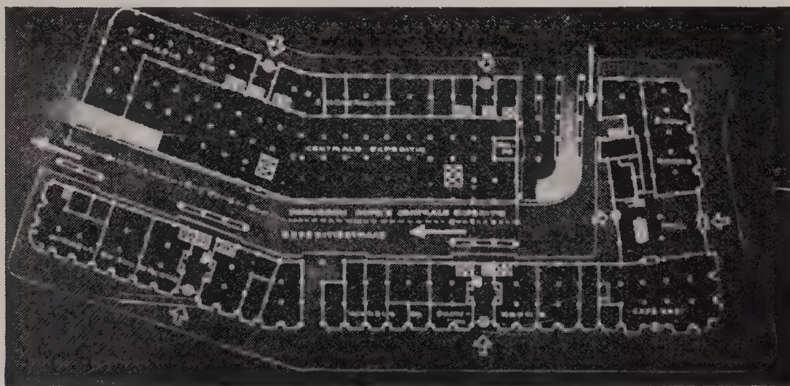
Het is voor Rotterdam te hopen dat deze gebouwen dan de grootse schaal zullen opbrengen, die voor een stadskern zo nodig is.



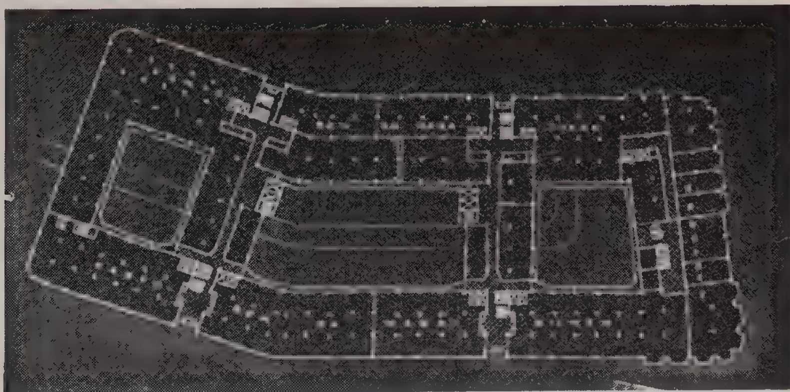
Groothandelsgebouw (binnenzijde) Arch.bur. Van Tijen en Maaskant Foto's L. van Oudgaarden



Groothandelsgebouw
Arch.bur. Van Tijen en Maaskant

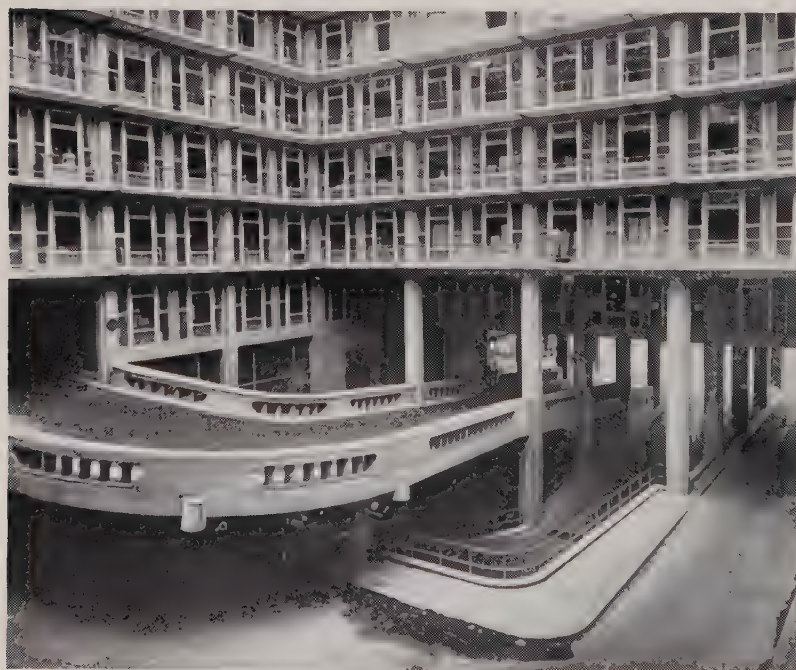


Begane grond Schaal 1 : 2200



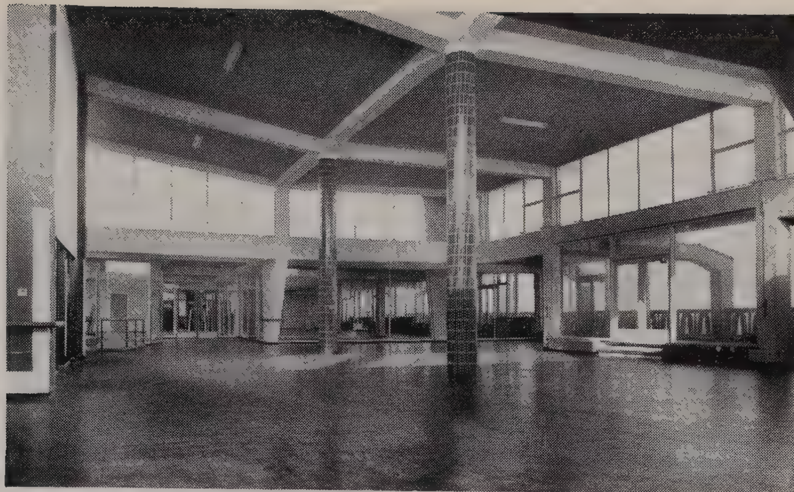
Normale verdieping (2e—6e)

Groothandelsgebouw Arch.bur. Van Tijen en Maaskant



Foto's Jan Versnel

Foto's George v. d. Veer



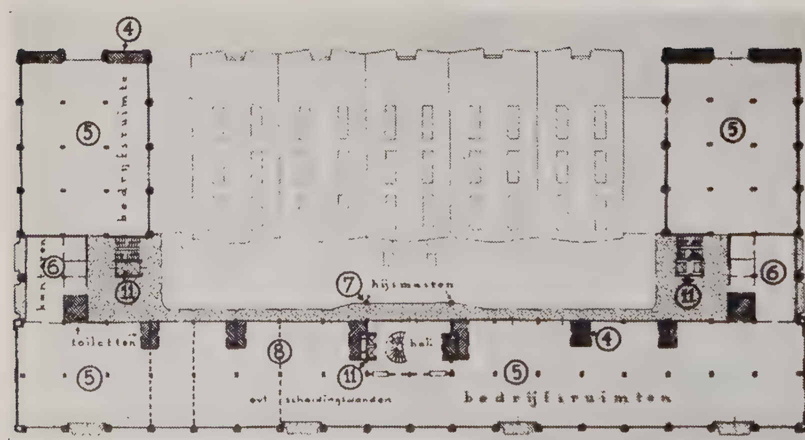
Hall 7e verdieping

Cantine 7e verdieping

Industrieflat aan de Goudsesingel Arch.bur. Van Tijen en Maaskant

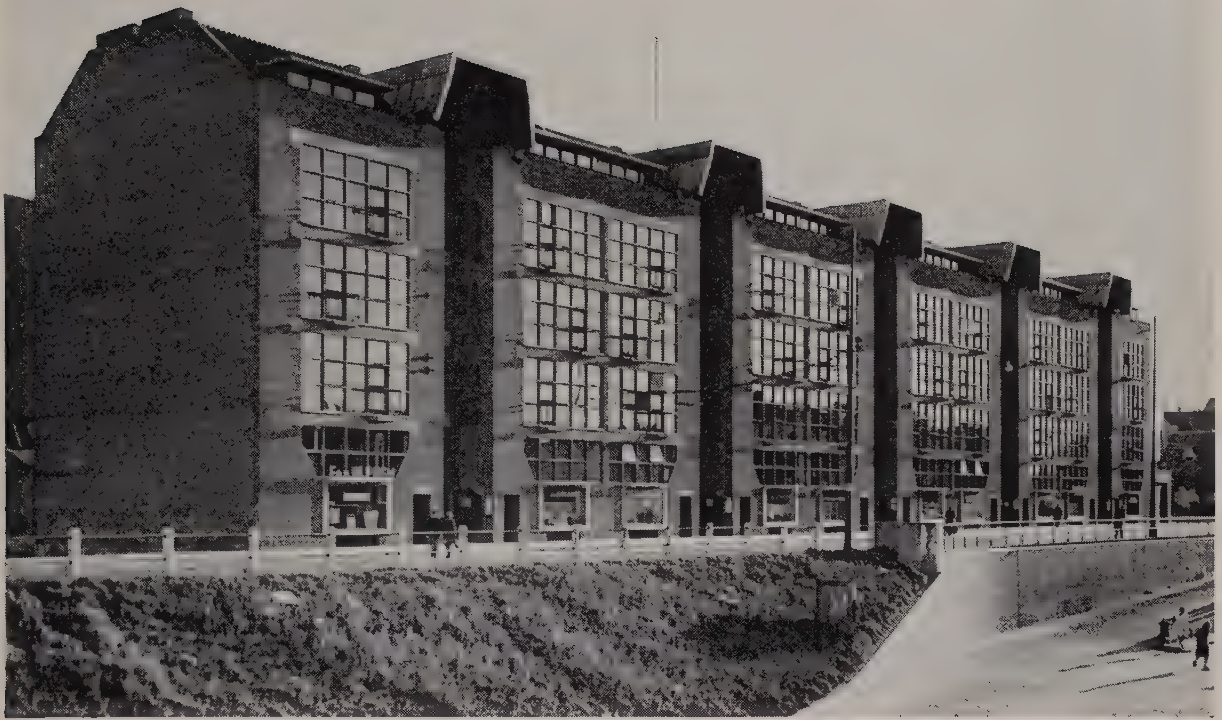
Foto J. Th. Piek

Plattegrond verdiepingen Schaal 1 : 1000



Industrieflat Goudsesingel

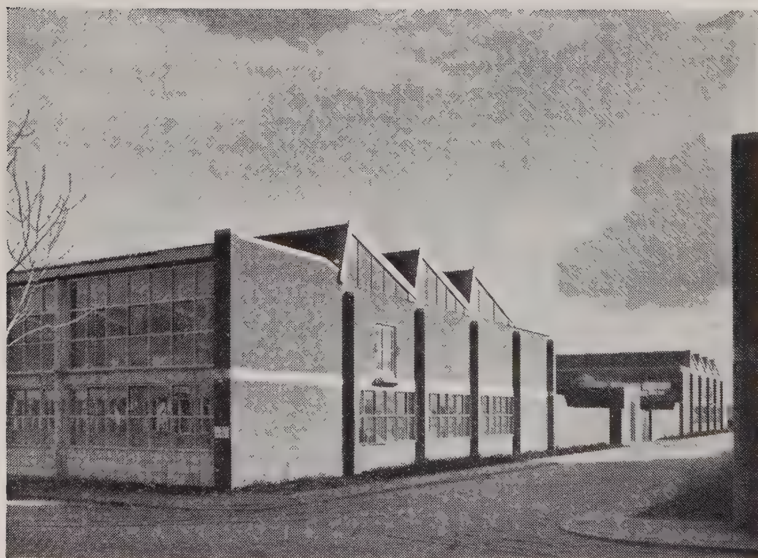
4. Toiletten
5. Bedrijfsruimten
6. Kantoren
7. Hijsmasten
8. Event. scheidingswanden
11. Liften



Industriegebouw aan de Oostzeedijk Arch.bur. Van Tijen en Maaskant Foto's Gerrit Burg



Industriepark Spaansepolder Arch.bur. Van Tijen en Maaskant



Foto's Gerrit Burg

Winkelpanden

A. Elzas

De ramp, die Rotterdam in de Meidagen van 1940 getroffen heeft, heeft één minder troosteloze kant. Er kan thans hard worden gewerkt aan bouwwerken van velerlei aard — en wij, in Amsterdam — waar we hemel en aarde moeten bewegen om een vergunninkje te verkrijgen voor de verandering van een winkelentrée — kijken met (overigens vriendschappelijke) jaloerse blikken naar onze Rotterdamse collega's, die winkelpanden en warenhuizen aaneenrijgen met een snelheid en een verve, die bewondering wekt.

Maar niet alleen de snelheid en het élan hebben ons respect. Er worden op dit terrein in Rotterdam prestaties geleverd, die boven het gemiddelde uitgaan en een nadere beschouwing alleszins waard zijn.

Daar is allereerst de vaststelling, dat alle theorie toch maar heel grauw is. Uit de Verenigde Staten werden ons na de oorlog vele boeken en tijdschriften toegevoerd, handelende over warenhuizen en winkels, waarin wij konden lezen, dat het goed was het daglicht te vervangen door kunstlicht en dat de glazen gebouwen, waarin de verkoophandeling zich tot nu toe had afgespeeld, out of date geraakt waren. Dit toegelicht met allemaal volkomen rationeel klinkende motieven. Wij gevoelen ons echter bijzonder behagelijk in de open gebouwen van Wassen-Ter Meulen en Magazijn Nederland.

Beide werken zijn van één zelfde geest doortrokken: zij vertonen een openheid die het publiek aantrekt en die ze een zekere feestelijkheid verleent.

Het spel der massa's — de tegenstelling open en gesloten — maken Wassen-Ter Meulen „dramatischer" dan het Magazijn Nederland; nochtans bevalt de strakke façadecompositie van dit laatste gebouw ons bijzonder goed. De interieurs van beide winkelpanden geven een buitengewoon interessante ruimtewerking, ontstaan door de voortreffelijk gecomponeerde niveauverschillen bij het Magazijn Nederland en de oplossing met de glazen tussenwanden bij Wassen-Ter Meulen.

Het sterkst beïnvloed door de Amerikaanse opvattingen over warenhuizen is V. & D. Het is nog niet voltooid — er komen in de toekomst een aantal étages bovenop. Het bestuderen van de gepubliceerde plannen en verschillende bezoeken hebben ons de overtuiging gegeven, dat hier een bijzonder knappe oplossing is bereikt van een gecompliceerd probleem. Alles wat de Amerikanen ons onderwezen, is hier toegepast — Open front — Gesloten étage — Roltrappen in het snijpunt der diagonalen — Flexibele gestroomlijnde inrichting — Minimum (economisch verantwoord) aantal kolommen en bovendien hebben de architecten iets gevonden waar omgekeerd de Amerikanen wat aan zouden kunnen hebben: het bijzonder ingenieuze plafond. Een uitnemende vondst.

En wat leert ons C. & A.? Wij hebben respect voor de materiaalkeuze en de materiaalbeheersing — voor de wijze, waarop het gebouw zich in de straatwand voegt — voor de knappe detaillering en de opmerkelijk verfijnde raamgroeperingen in de façade. Echter treft ons niet wat wij in Wassen-Ter Meulen — in het Magazijn Nederland en zelfs in het onvoltooide V. & D. in hoge mate tegenkomen: levendigheid ontstaan door het krachtig naar buiten tot uitdrukking brengen van de functie. Maar misschien heeft de architect zich hier bewust tot zelfbeperking gedwongen — juist om zijn werk ondergeschikt te maken aan het grotere geheel van de Coolsingel.

Natuurlijk hebben al de hierboven genoemde bouwwerken een door de opdrachtgever scherp geformuleerd bouwprogramma en een nauwkeurig vastgesteld budget gehad. Het zou bij de beoordeling onjuist zijn, indien men zich hiervan geen rekenschap gaf. En bovendien van het feit, dat iedere zaak in het algemeen gericht is op een bepaald type klant: arbeider — middenstander — beter gesitueerde. Al te dikwijls echter is de opdrachtgever geneigd uit conservatisme, sleur of uit begrijpelijke vrees dat hij zijn publiek verliest — zijn architect niet te volgen in zijn verlangen de opdracht op een spirituele, eigentijdse wijze tot vorm te brengen. Het is zeer verheugend, dat dit in Rotterdam vele malen wèl gelukt is. Het welslagen van deze projecten betekent een bijzonder belangwekkende stap vooruit, die op dit terrein grote mogelijkheden opent.

Foto
Jan Versnel

Foto Gerrit Burg



Magazijn Nederland
Arch.bur. Van Tijen en Maaskant

C. & A. Brenninkmeyer—Voss Rotterdam Arch. Ir Jan A. van der Laan   Foto's Spies





Vroom & Dreesmann Rotterdam   Archn Ir E. H. en H. M. Kraayvanger



Foto's C. Kramer

Vroom & Dreesmann Rotterdam
Archn Ir E. H. en H. M. Kraayvanger

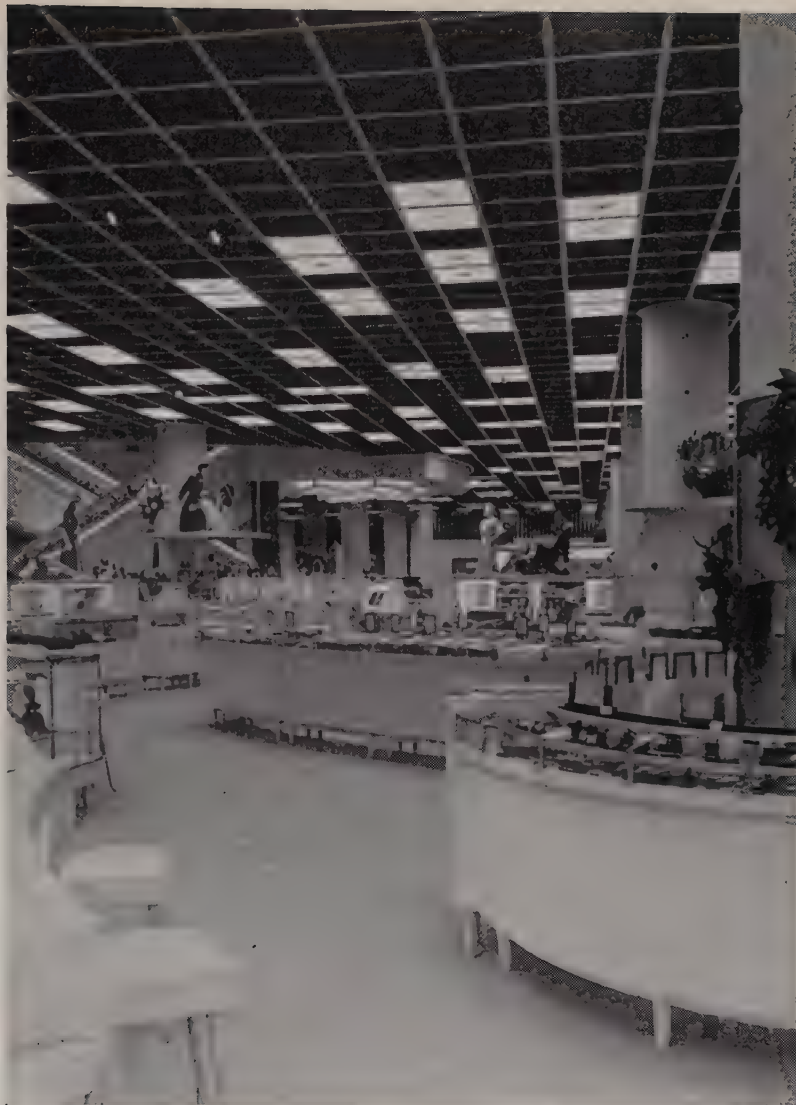


Foto Fototechn. dienst Philips



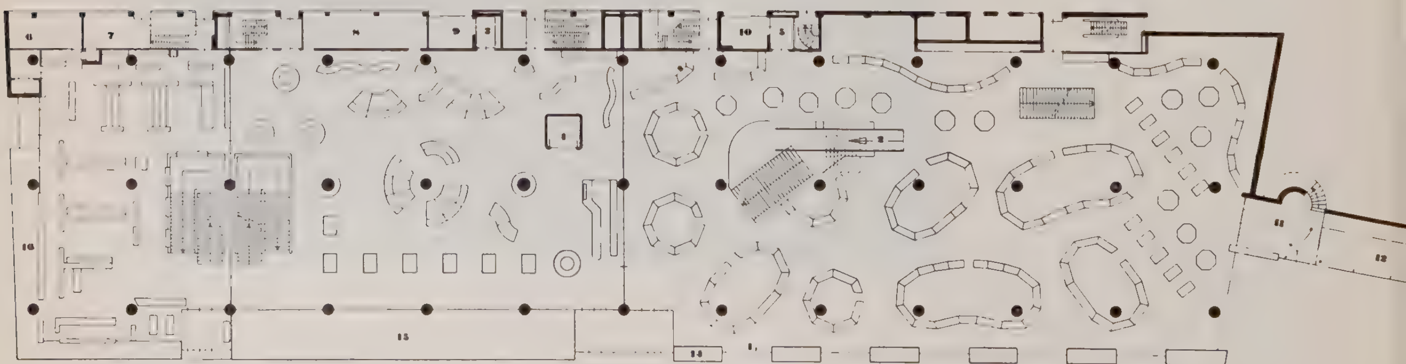
Foto C. Kramer

Wassen—Ter Meulen—Van Vorst Arch.bur. Van den Broek en Bakema

Foto Jan Versnel

Plattegrond beganegrond Schaal 1 : 600

1 zakdeur
2 roltrap
3 t/m 5 lift
6 magazijn
7 expeditie
8 magazijn
9 t/m 10 expeditie
11 entree tearoom-restaurant
12 etalage
13 t/m 14 vitrine
15 t/m 16 etalage



Foto's Vrijhof





Wassen—Ter Meulen—Van Vorst
Arch.bur. Van den Broek en Bakema





Blikman & Sartorius Rotterdam
Arch. Corn. Elffers

Foto's Spies

Peek en Cloppenburg—Lampe Archn Ir E. H. en H. M. Kraayvanger Foto's Jan Versnel



Kantoorgebouwen

G. Westerhout

Het is ongelofelijk moeilijk, zo niet onmogelijk, zich te verplaatsen in het verleden. En evenzomin is het mogelijk, al zou een visie nòg zo ver reiken, in de toekomst te leven.

Geen der Amsterdamse kooplieden, zelfs niet zij, die eertijds hun huizen stichtten in de befaamde bocht van de Herengracht, zouden enige indruk kunnen hebben gehad van het verschil tussen toen en nu. Tussen hun kantoren met de klerken op hoge krukken, de ganzeveer en de folianten en de kantoren van nu met een gemechaniseerd bedrijf, waar zelfs de meest ingewikkelde rekenkundige bewerkingen in fracties van minuten worden uitgevoerd en waar de meest vernuftige kaartsystemen de folianten hebben weggevaagd.

Tijd en ruimte waren anders en het overbrengen van een mededeling van Amsterdam naar de Puntos Arenas, dat in de gouden eeuw maanden en maanden nodig had (zo het dan al nodig was) vordert thans een onderdeel van een minuut. Het gezapige tempo is komen te verkeren in koortsachtige haast.

In de splitsing van functies, nodig om het ingewikkelde raderwerk van onze maatschappij te doen lopen, zijn en wordt hoe langer zo meer elke persoonlijke handeling zonder expressie en niet meer dan die, welke nog zou kunnen worden toegekend aan het in-elkaar-grijpen van draaiende tandwielen.

Er zullen niet velen van ons aan een gevoel van onbehagelijkheid ontkomen als zij staan voor een balie en een zaal kunnen overzien, waar op tafel aan tafel en door mens naast mens schrijf- en ander kantoorwerk wordt verricht. Er is iets mechanisch in de plaats getreden voor de aandacht van de persoonlijke daad.

Men noemt zoiets een tijdsverschijnsel, aanvaardt het omdat men geen andere oplossing weet, praat en denkt niet verder en gaat door.

Zo zijn ook kantoorgebouwen: zij hebben uitsluitend een materiële achtergrond en mechanische instelling van de werkzaamheden, die er in bedreven worden, het uitdrukkingsmiddel, dat hen een levende plaats kan geven in onze samenleving.

Hieraan verandert niets, wanneer in directie- en commissie-kamers eens extra wordt uitgepakt en wanneer kunstenaars worden aangesleept om zich te vermoeien in een niet aanwezige grond voor enig symbool.

Bijeengebracht op één plaats, zijn het buiten de kantooruren oorden van eenzaamheid en woestijnen in een stad.

Kantoorgebouwen zijn dikwijls alleen maar groot en deze grootte alleen is geen aannemelijke grond voor ontzag, bewondering of waardering.

Daar, waar zij nog hun plaats innemen in of bij het bedrijf of fabriek, waarvan zij het administratieve apparaat huisvesten en de brains, zijn zij nog het meest menselijk. Wellicht dat het er dan nog eens naar teer kan ruiken of naar touw, of dat de prikkelende geur van specerijen de deur openzet voor het flitsende, behagelijke gevoel van lokkende verten...

De fluistering aan de balie van een bank, die het ontzag vertolkt voor de macht van de Mammon, zal nimmer vermogen de inspiratie te leveren voor architectuur.

De Twentsche Bank Rotterdam   Archn Irs A. van der Steur en W. A. C. Herman de Groot   Foto Renes



Kantoorgebouw aan het Rode Zand
Arch. J. P. L. Hendriks

Foto Jan Versnel

Amsterdamsche Bank-Incassobank Rotterdam Archn Ir E. H. en H. M. Kraayvanger

Foto C. Kramer



Foto Bern. van Gils

Ned. Handel-Maatschappij Rotterdam Arch. Corn. Elffers Foto Jan Versnel



„De Nederlanden van 1845" Rotterdam Arch. W. M. Dudok



Foto's Jan Versnel



Van Stolks Commissiehandel Arch.bur. Van Tijen en Maaskant Foto Jan Versnel

Bedrijfsgebouwen

Prof. Ir J. H. van den Broek

Een beschouwing van de na de oorlog in Rotterdam tot stand gekomen bedrijfsgebouwen doet zien, dat daaraan een duidelijker architectonisch karakter aan de dag treedt dan in het algemeen vroeger viel op te merken. Voor een deel — en dit betreft in hoofdzaak die objecten, welke in de binnenstad zijn tot stand gekomen — is dit een gevolg van het supervisietoezicht, dat aan de architectonische vormgeving der objecten strengere eisen is gaan stellen, daar naast echter ongetwijfeld ook van meer verantwoordelijkheidsgevoel en rijper geworden inzicht van de ontwerpers.

Ook aan de bedrijfsgebouwen is daardoor de variatie in de architectonische vormgeving, zelfs op basis van een utilitair programma, duidelijk herkenbaar.

Zo vond men voor een bedrijfsgebouw als dat van Aandagt het streven naar aansluiting aan een gemiddeld soort bebouwing van een normale straat, waarin dat gebouw moest worden opgenomen.

Bij het gebouw voor de I.C.I. (International Chemical Industries), bestemd voor magazijnen, laboratoria en enkele kantoren, een streng rhythme van de raamopeningen, teneinde daar achter de ruimten van verschillende bestemming, ook in hun variabiliteit, te kunnen onderbrengen.

Zulk een eenvoudig stramien van een bedrijfsgebouw is bij het pakhuispand van Intermetaal met meer romantische middelen versterkt, terwijl in Emporium een veilinglokaal met daaromheen kantoren, café-restaurant enz. bovendien meer joyeuse bedoeling gerechtvaardigd is, door het mogelijk gebruik als sport- en feestruimte.

Duidelijker architectonische overtuiging, om zichzelfs wil, spreekt uit het pand van Batenburg, waarin de betonconstructies en raamindelingen met nadrukkelijker vorminzichten zijn gehanteerd.

In het pakhuis- en kantoorpand van de Metaalmaatschappij W. van Houten & Zn voerde deze overtuiging tot een sterk op de constructieve opbouw en klare expressie gerichte strakke vorm.

Buiten het centrum zijn de objecten in het algemeen van grotere omvang en openden de mogelijkheid tot vrijere compositie van de massa's.

Dit spreekt b.v. sterk bij het complex van de Gemeentelijke Vervoer- en Motordienst, dat naast ruim 10.000 m^2 werkplaats nog 4.000 m^2 garage, een kantoorgebouw en dienstgebouw (magazijnen, kleed- en schaftlokalen) en een ketelhuis bevat.

Ook hier is de architectonische vorm hoofdzakelijk gebaseerd op een constructieve vormgeving en een compositie van op elkaar ingestelde elementen.

De vrije ruimte hierbij is eensdeels bestemd voor mogelijke uitbreiding anderdeels als „sociale" groene ruimte, die met name in verbinding met cantines thans een rol speelt in het utilitaire complex. Bizonder waardevol is dit verzorgd in het voorterrein van het fabriekscomplex van Van Nelle, dat gedurende de oorlog werd afgerond met een strook lage pakhuizen langs de Schie en waar een oorspronkelijk aanwezig gebouw werd afgebroken, om de groene overgang tussen stad en fabriekscomplex goede vorm te kunnen geven.

Voor een stad als Rotterdam zijn naast de gewone industriegebouwen, als bedrijfsgebouwen speciaal de grote havenbedrijven kenmerkend.

Een vergelijking van deze met oudere complexen toont aan, hoe wijziging in bedrijfsvorm en meer architectonisch verantwoordelijkheidsgevoel tot andere verschijningen hebben geleid.

De havenloodsen hebben grotere overspanningen, grotere hoogten, ruimere toegangen en betere verlichting gekregen, hetgeen duidelijk blijkt bij de complexen: Swartouw, Thomsen's Havenbedrijf, Anthony Veder, enz.

Nieuwe elementen bij deze havenbedrijven zijn de kantoren en de ontvangruimten voor de passagiers van de vrachtboten. Deze zijn niet maar min of meer toevallig ondergebracht, doch vormen in het complex havenloodsen dikwijls een dominerend centrum in het geheel.

Een tweede belangrijk element in het complex wordt gevormd door de ontwikkeling van de sociale voorzieningen: cantines, was- en kleedlokalen en toiletten vormen een belangrijk onderdeel en zijn dikwijls op bizondere wijze verzorgd. Helaas vinden zij dikwijls bij de werkers uit het bedrijf nog niet voldoende belangstelling om ook zorgvuldig gebruikt te worden, maar dit zal een kwestie van geduld zijn.

Vooral de grote cantines voor de dikwijls honderden arbeiders spelen een rol in het architectonisch aspect en bepalen hier en daar — uitgebouwd over terrein of openbare straat — de plastiek van het totaal.

Galerijen langs de haven doen herkennen, hoe het leven daarvan en de vreugde van het werk daarin, opnieuw beleefd worden.

De drie nieuwe veemgebouwen aan de Rijnhaven kregen hun karakter niet zo zeer door een bepaalde architectonische overtuiging, dan wel door de expressie van de laadopeningen, die door verschillende werkmethoden een verschillend karakter hebben verkregen en als belangrijke elementen de architectuur hoofdzakelijk bepalen.

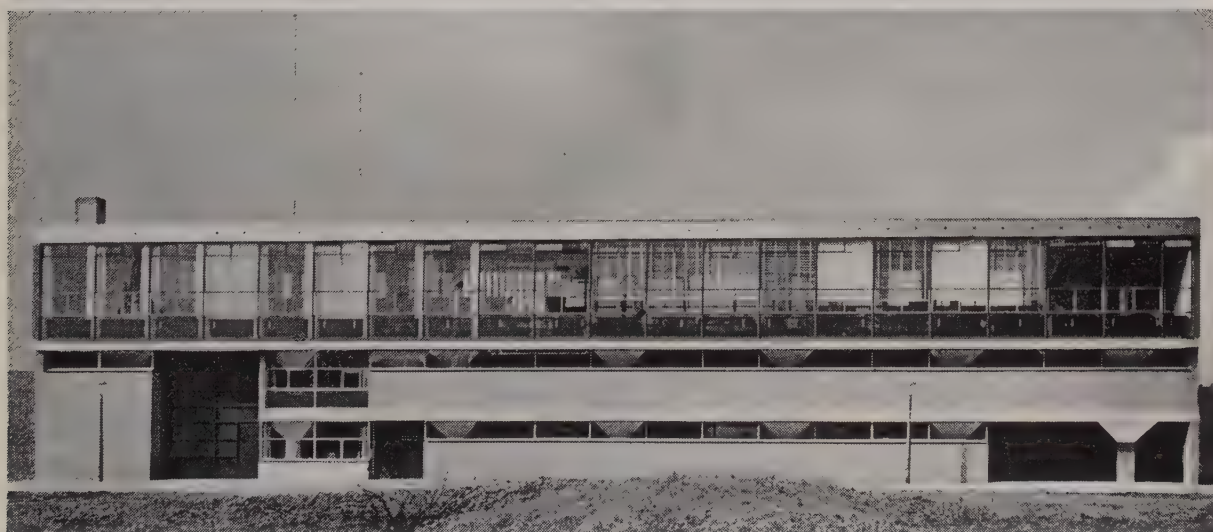
Een groot bedrijf als de Holland Amerika Lijn, dat naast de laad- en opslagloodsen hoofdzakelijk door zijn passagiersvervoer en de daarvoor benodigde ruimte voor in- en ontscheping (4.000 m^2) wordt bepaald, gaat verre uit boven gebruikelijke afmetingen en vindt als een soort van station daarvoor zijn eigen vorm.

Wat daar utilitair nodig is aan toegangspoorten, opslagruimten en open overkappingen gaf een dankbare aanleiding om op basis van de constructie tot een duidelijke vormgeving te komen.

Het is verheugend, dat ook voor de bedrijfsgebouwen in Rotterdam naar zulk een verantwoorde vormgeving kon worden gestreefd.

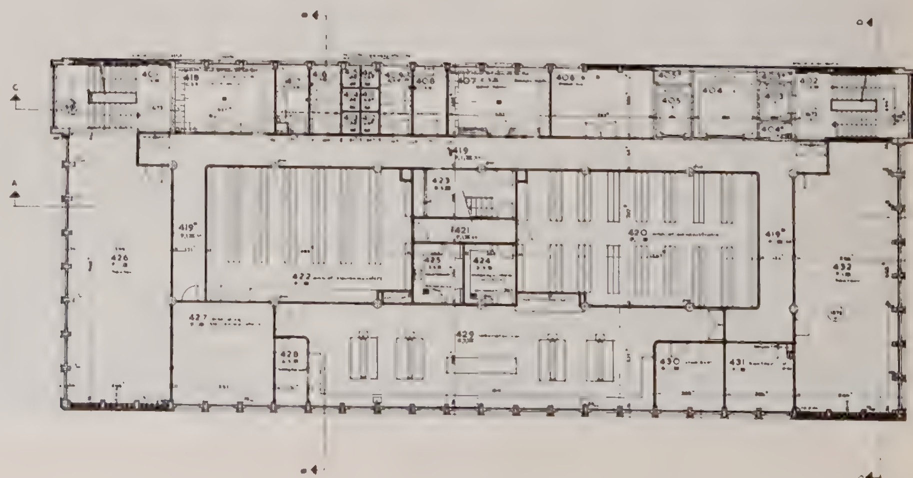
„Intermetaal" aan de Wijnstraat Archn Vermeer en Van Herwaarden Foto St. Zoetmulder

Metaalmaatsch. W. van Houten en Zn Arch.bur. Van den Broek en Bakema Foto Vrijhof



Imperial Chemical Industries Rotterdam Arch. Corn. Elffers

Foto Spies



Plattegrond 4e verdieping
Schaal 1 : 400



Foto's Spies



Laboratorium



Gem. Vervoer- en Motordienst   Arch.bur. Van den Broek en Bakema
Op de voorgrond werkplaatsen en ketelhuis, op de achtergrond cantinegebouw en kantoren

Foto's Vrijhof





Gem. Vervoer- en Motordienst aan de Kanaalweg

„Emporium" Arch. Corn. Elffers

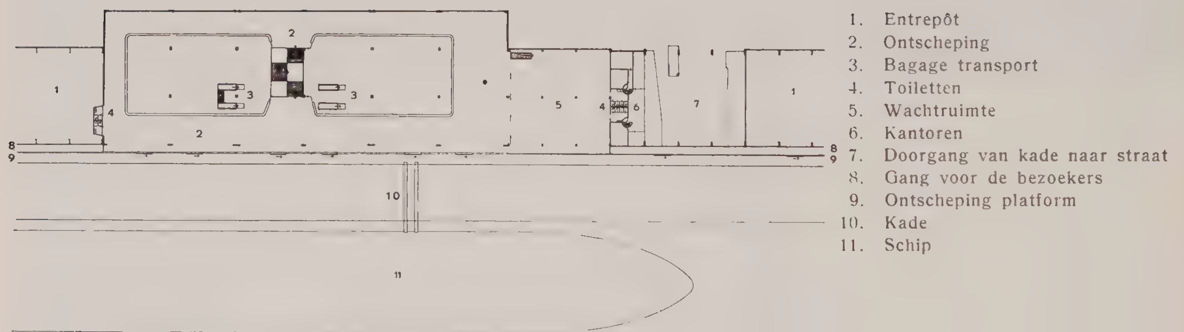


Foto's Spies

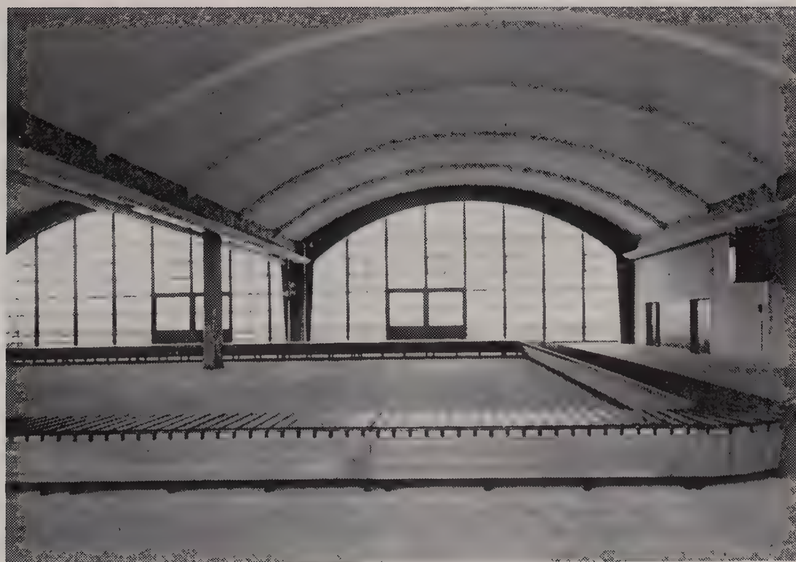


Bedrijfspand firma Batenburg Arch.bur. Van Tijen en Maaskant Foto Gerrit Burg

Ontschepingsloods Holland-Amerika Lijn *Arch.bur. Van den Broek en Bakema*



Foto's Vrijhof





Arch. Ph. Kanters

Foto's Jan Versnel

Deze drie pakhuizen aan de Rijnhaven werden kort voor de bevrijding dusdanig verwoest, dat zij van nieuwe gevels en een betonnen voorbouw moesten worden voorzien.

De pakhuizen liggen naast elkander in de volgorde: Blaauwhoedenveem-Vriesseveem, Handelsveem en Pakhuismeesteren.



Archn De Ruyter en Van der Graaf

Archn Lockhorst en Overeijnder



Bijzondere gebouwen

M. Duintjer

Er is wellicht geen vager term denkbaar dan die van „bijzondere gebouwen"; een bebouwing, die boven de bedoeling van de woon-, winkel- en zakenpanden uitgaat; een bebouwing, die gelegen is te midden van de normale, door het gewone dagelijkse leven bepaalde bouwwerken: een bebouwing, die mede aan het gewone richting geeft, maar ook wel door het gewone gericht wordt — in levende wisselwerking.

Hoe onwezenlijk doet het dan aan in Rotterdam nú te zien wat bij de Romeinen te zien geweest moet zijn, en bij de Amerikanen en bij allen, die het land of de stad een jong hart bouwden: te zien hoe die „bijzondere gebouwen" nog in de kale ruimte staan, nog zonder het vlees van de stedelijke bebouwing en enkel gesteld op een vlakte met strak getrokken wegen, die nog geen straatwand kennen en geen schaduw en geen mensen in de straat.

De straten liggen er als een belofte — een uitgerold stadsplan.

Onwezenlijk — maar groots.

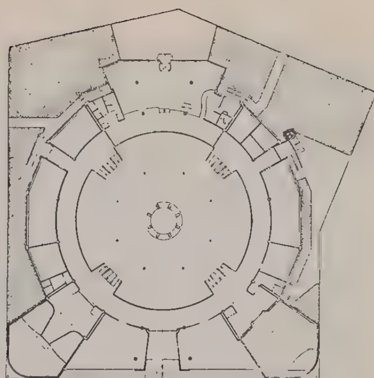
Groots — dat jonge, dat nieuwe dat hierin steekt en groots, die ruimte waarin nog veel vervuld gaat worden.

Of de eerste „bijzondere gebouwen", pioniers in de nu nog stuivende vlakten, het straks uit zullen houden — of ze voldoende durf getoond zullen hebben om straks in het architectonisch geheel niet te wankelen? Of Rotterdam zich in hart en nieren werkelijk vernieuwen zal? De tijd zal 't leren.

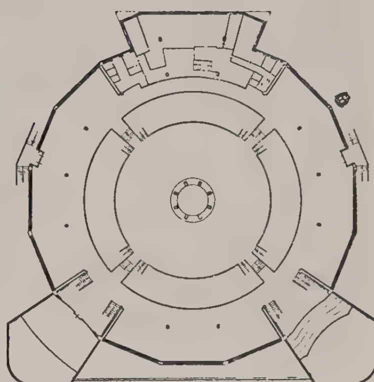


Foto K.L.M. fototechn. bedrijf

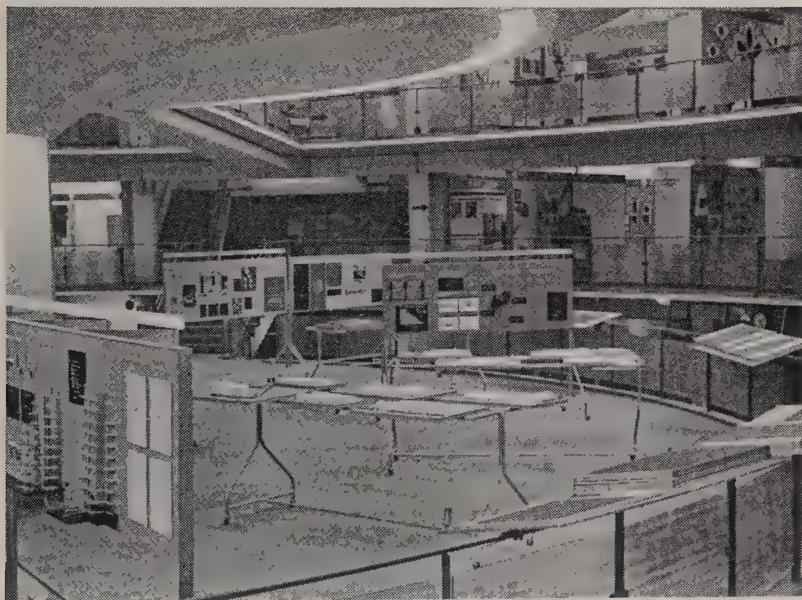
Bouwcentrum Arch. Ir J. W. C. Boks

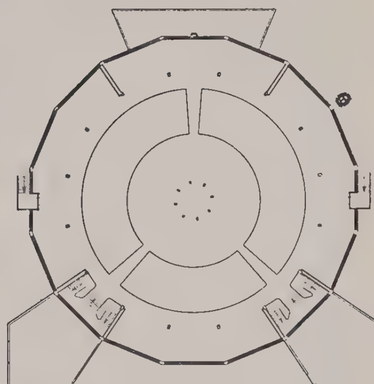


Begane grond

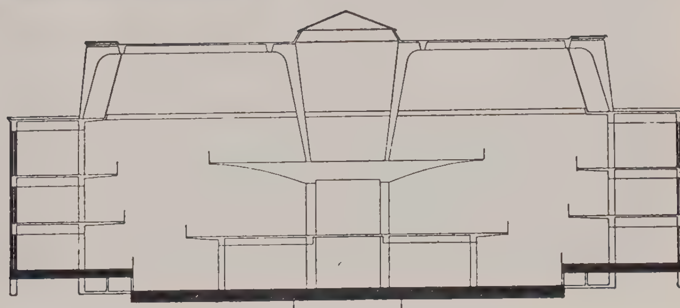


1e verdieping





2e verdieping



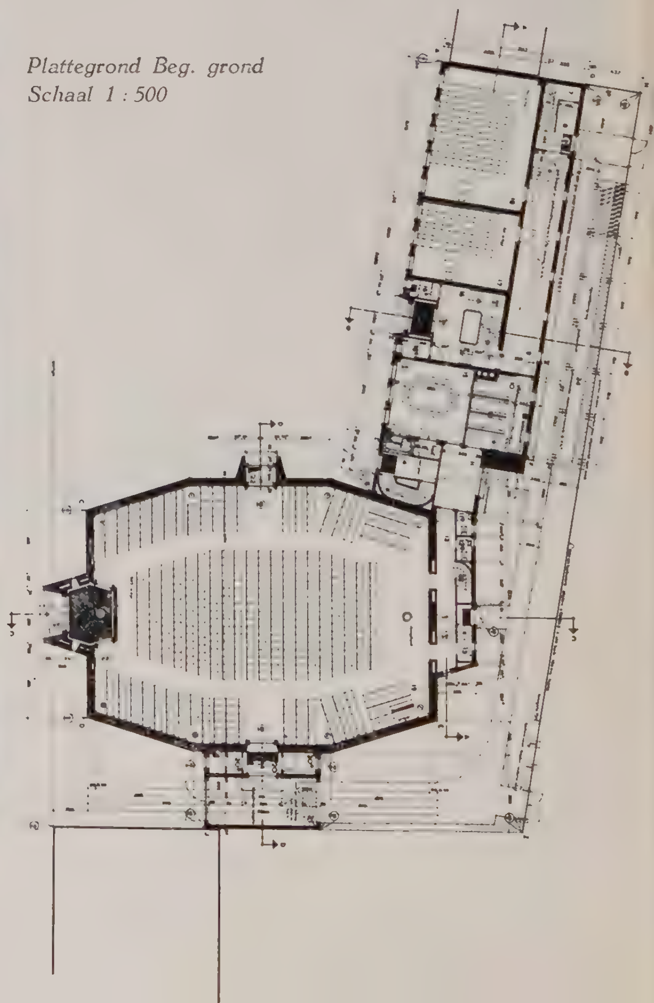
Schema dwarsdoorsnede



Vrije Evangelische Gemeente Arch. Corn. Elffers Foto's Spies



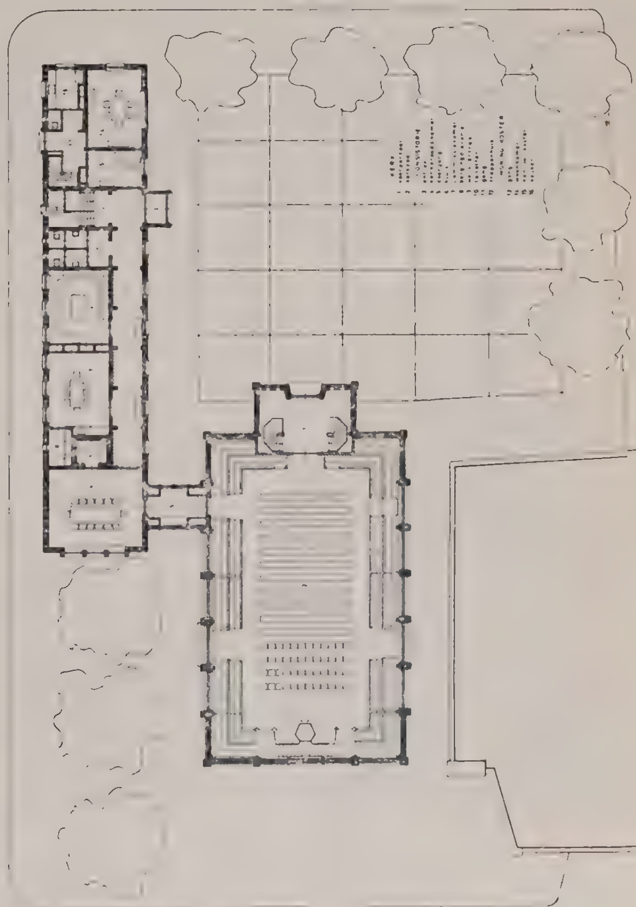
Plattegrond Beg. grond
Schaal 1 : 500



Doopsgezinde Kerk Arch. G. T. J. Kuiper

Foto's C. Kramer

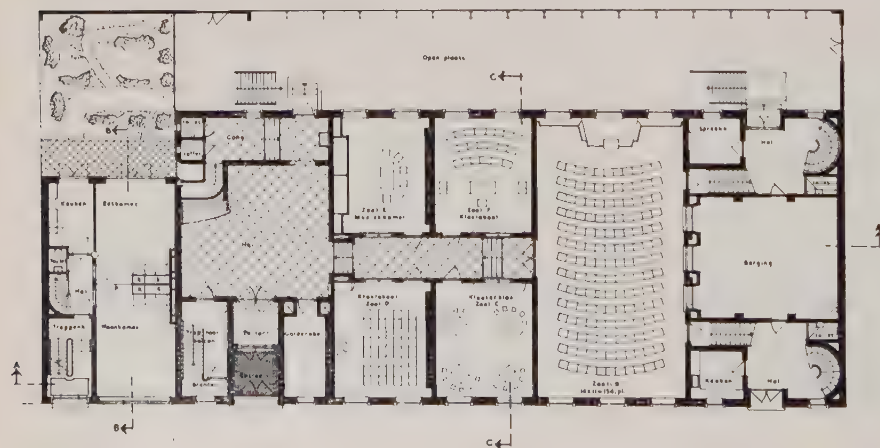




Plattegrond Schaal 1 : 500

Congreszaal Leger des Heils Arch. Corn. Elffers

Foto Renes



Begane grond Schaal 1 : 400

Foto Spies

Verdieping Schaal 1 : 400

Woningen en winkels

Arthur Staal

De strikte regelmaat van de woningcellen in bouwblokken, al of niet „muzikaal" gezet, biedt toch een grotere verscheidenheid dan wij eerst wel dachten. Ik wil dat componeren tussen een paar regeltjes niet vergelijken met „das Wohltemperierte Klavier", waarin Bach een phenomenaal aantal variaties op eenvoudige thema's laat horen, die tot de laatste toon van een ongelooflijke pracht blijven.

Maar ik vind het steeds weer fascinerend om te zien hoe uit gave woningplattegronden getracht wordt een bepaald rhythme te ontlokken, en hoe het nog steeds enkele architecten lukt om er iets uit tot stand te brengen.

De R.V.S.-woningen aan het Willemsplein van Kraayvanger — let wel, het gaat slechts over Rotterdam's opbouwkern en daaruit zó maar enkele grepen! — frappeert direct bij de eerste blik (en de eerste blik is ook in ons vak een onvermijdelijke en niet te versmaden waardemeter!).

De duidelijke plaatsing van de blokken en het rhythme in gelijke maat van de balcons en de raamgroepen is uitstekend, zowel verticaal als horizontaal tot de dakluifel toe.

Muzikaal is ook het rhythme van Hendriks' Schiedamse Vest, meer dan zijn hinkende Schiedamse weg, waarin traditioneel, decoratief en modernisme het niet met elkaar troffen.

Bepaald on-musisch is het complex Witte de Withstraat van Lockhorst. Ik heb zeker niets tegen kappen, en geloof zelfs dat een architect, als hij niet te puber is, evengoed mèt als zònder kap zijn zaligheid zal kunnen bereiken. Maar hier, bij dit complex, is boven en beneden alles mislukt: het is slechts geslaagd als een propaganda tegen het pannendak. Nu is de moeilijkheid van de laatstgenoemde complexen, dat hier winkels gecombineerd moesten worden met enige woonlagen. Nog altijd een hachelijke onderneming (architectonisch) naar het uit de meeste voorbeelden blijkt.

Willemsplein Archn Ir E. H. en H. M. Kraayvanger Foto C. Kramer





Schiedamseweg Arch. J. P. L. Hendriks Foto Vrijhof

Want, zoals wij boven reeds constateerden, de eenvormigheid van de wooncellen aanvaarden wij gaarne, maar van winkels verwacht je juist het opvallende onderscheid — het vooral anders-zijn dan de buurman. En in de combinatie winkels-woningen is daar uiteraard niet veel marge voor.

Het is Hendriks bij een van zijn reeds oudere complexen en aan de Goudsesingel (Groenendaal) ook radicaal mislukt. Zulke grootsteedse winkelblokken vereisen een niet onaanzienlijke uitbouw met dienststraatje, en vooral over deze uitbouwerij struikelt menige architect. En toch is de poging van Dürrer en Bolten bij hun Goudsesingel complex, om een deel van de uitbouw ook naar voren te halen, als idee niet verwerpelijk.

In alle strakheid zijn Vermeer en Van Herwaarden er uitmuntend in geslaagd — zij het dan op een eenvoudiger programma — om hun winkelreeks tot een soort opvulling tussen kolommen te maken. Hierdoor komen de winkels en de uitbouwen er tenminste duidelijk af en werd het akelige tweeslachtige knap omzeild.

P.S. Tot verbazing van de schrijver kwam hij tot de ontdekking, dat er in Rotterdam toch door meer dan drie architectenbureaux al het werk wordt opgeknapt.



Schiedamse Vest Arch. J. P. L Hendriks Foto Vrijhof



Witte de Withstraat Arch. M. Lockhorst Foto Intern. Photopress Office

Goudsesingel *Archn D. Dürrer en J. C. Bolten* Foto Jan Versnel



Foto Renes



Hoogstraat
Archn Vermeer en Van Herwaarden



Foto's J. Th. Piek

Voorlopige balans

Overwegingen van een leek

R. Blijstra

Het is ongetwijfeld enigszins voorbarig, reeds nu te willen bepalen wat voor sfeer Rotterdam zal hebben als haar centrum eenmaal is opgebouwd. Daarvoor staan sommige belangrijke détails nog te weinig vast. Maar elk plan is uit de aard van zijn wezen nu eenmaal een toekomstplan en onwillekeurig vraagt men zich dus af, of de herbouw van het centrum, zodra dit eenmaal voltooid is, de stad een allure zal verlenen, welke zij voordien niet bezat. Zal de kern, die ten opzichte van de rest van het bebouwde oppervlak betrekkelijk klein is, dusdanig zijn, dat hierdoor het gehele aspect verandert? Zal zij zo sterk zijn, dat de Rotterdammer als een „ander mens" over de nieuwe boulevards loopt? Zal de tegenstelling tot de aangrenzende wijken zo groot zijn, dat de kern als een zeer zeker groots, doch tevens vreemd element tussen al die oude wijken genesteld zal zijn?

Het lijkt mij, dat wij in ieder geval de laatste vraag ontkennend zullen moeten beantwoorden. De historische ontwikkeling van het wederopbouwplan, het feit, dat van het plan van 4 December 1941 reeds een gedeelte was uitgevoerd, alvorens het basisplan 1946 tot stand kwam, de noodzaak om de loop van de Coolsingel te handhaven, de omstandigheid, dat het spoorwegviaduct gespaard bleef, de eis aansluiting te moeten vinden met de bestaande grote straten van de omringende wijken, hebben samen met economische en practische overwegingen een volstrekt nieuwe „nog nooit vertoonde" ontwikkeling in de weg gestaan.

Degenen dus, die bij de herbouw van Rotterdam aan een Corbusiaanse of zo mogelijk verantwoorder en tevens moderner opzet gedacht hebben, die het nieuwe Rotterdam als een voorbeeld vóór de „allermodernste" stedebouw hadden willen zien, zullen misschien teleurgesteld zijn. De ontwerpers van het stadsplan hebben hun Nederlandse aard niet verloochend: zonder nuchter te zijn, een karakteristiek die ons zo dikwijls doch ten onrechte door landgenoten en vreemdelingen wordt opgedrongen, hebben zij hun phantasie gebonden in het kader van de mogelijkheden.

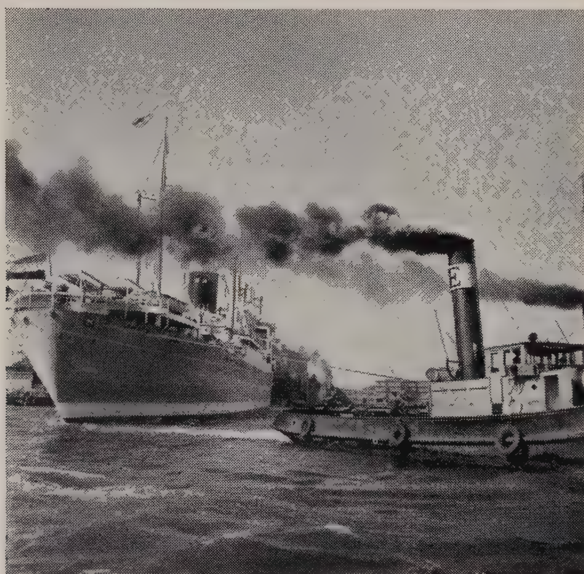
Het gevolg hiervan is, dat de kern van Rotterdam geen vreemd element zal worden in de herboren stad en dat zij ongetwijfeld in het algemeen harmonisch zal aansluiten aan het bestaande. Nu was het bestaande niet bijzonder fraai zal men zeggen en inderdaad: waar dan ook van bewuste of onbewuste aanpassing sprake is kunnen we niet erg geestdriftig zijn, zoals in de buurt van de Meent voorbij het viaduct en de Jonker Fransstraat waar enkele zich nu reeds aftekenende benauwde hoekjes ons de wijdsheid van de boulevards snel doen vergeten.

Van dit soort aanpassing is echter overigens voor zover wij kunnen nagaan geen sprake, gedeeltelijk doordat de brand in zeker opzicht toch een „natuurlijke" grens had, de rivier in het Zuiden, de Westersingel in het Westen, de spoorweg in het Noord-Westen, terwijl in het Noord-Oosten door de verwoesting van Kralingen de ontwerpers gelegenheid werd gegeven zo diep in de bestaande bebouwing door te dringen, dat de overgang alleen al door de afstand geleidelijk tot stand kon worden gebracht.

Wat de kern zelf betreft: in de voorafgaande jaren zijn dikwijls stemmen opgegaan, dat het stadsplan te breed van opzet zou zijn en dus binnen afzienbare tijd niet uitvoerbaar zou blijken te zijn. Het ziet er op het ogenblik naar uit, dat deze lieden ongelijk zullen krijgen en het zou mij niet verwonderen, indien wij na afloop tot de conclusie zouden komen, dat Rotterdams positie en activiteit is onderschat, dat m.a.w. het plan binnen de boulevards nog wel iets ruimer had kunnen zijn, met name in de onmiddellijke nabijheid van het Steiger, de Delftse Vaart en het begin van de Hoogstraat. Deskundigen mogen dan vastgesteld hebben, dat winkelstraten een zekere breedte niet mogen overschrijden, naar mijn mening heeft men, aan dit beginsel vasthoudend, niet voldoende rekening gehouden met de schaalvergroting van de uitgestrekte winkelpanden. Ook is het te betreuren, dat men voor de naar verhouding grote hoeveelheid combinaties van woningblokken met winkels geen betere architectonische of stedebouwkundige oplossing heeft kunnen vinden, waardoor het wonen in de binnenstad niet bijzonder aantrekkelijk is geworden. Dit bezwaar tracht men dan ook aan de Westzijde van de Coolsingel te ondervangen door de bouw van een winkelpromenade en afzonderlijke woongebouwen, doch intussen zijn met name aan de Meent straatfronten ontstaan, die rijkelijk eentonig zijn voor de wandelaars en achtergevels, welke voor de bewoners het tegendeel van hartverheffend zijn. Naarmate het stedebouwkundig inzicht zich wijzigt, zal men echter vermoedelijk, profiterend van gemaakte fouten, nog een aantal complexen wijzigen waar dit mogelijk is en zo zal de binnenstad wel geen voorbeeld worden voor de stedebouwkundige inzichten in het derde kwart van de twintigste eeuw, doch wel een staalkaart, die in détails belangwekkender zal worden naarmate het vertrouwen in de totstandkoming van een nieuw centrum zal groeien. Deze staalkaart zal echter geen lappen-deken behoeven te zijn, omdat immers een zekere continuïteit, een zekere eenheid, gewaarborgd is, doordat dezelfde man of liever hetzelfde team deze ontwikkeling zijn stempel heeft verleend.

Moge de wederopbouw van Rotterdam in onze ogen noch in stedebouwkundig, noch in architectonisch opzicht wereldschokkend zijn, omdat men hiervoor te zeer gebonden was aan beperkende factoren, de verdiensten mag men evenmin onderschatten. De duidelijke indeling, de heldere kruispunten, de grootse boulevards, de tot stand gebrachte relatie tussen stad en rivier, de uitstekende oplossingen van sommige détails (expeditiestraten, woonhoven, parkeerterreinen), vrucht van een dikwijls zeer diepgaand onderzoek, waarbij nochtans veel aan de phantasie van de ontwerpers moest worden overgelaten, omdat de herbouw van een binnenstad in deze omvang een volkomen nieuwe opgave was, zij alle getuigen van ernst en toewijding, doch tevens van een vernuft, dat, voor ongekende moeilijkheden en maar al te goed bekende beperkingen geplaatst, steeds een aanvaardbare, soms zelfs verrassende oplossing wist te vinden. De architectonische

verzorging toont duidelijk de gevolgen van een al te vrije keuze, ternauwernood gecontroleerd, omdat in de eerste jaren het feit, *dat* er gebouwd moest worden zwaarder woog dan de wens *hoe* er gebouwd moest worden. Zoals er in de stedebouwkundige oplossingen sprake is van een dramatische spanning tussen wensen en mogelijkheden, tussen verouderde opvatting en verbeterd inzicht, zo bemerkt men in de architectonische resultaten nog een duidelijke strijd tussen financiële beperking en de creatieve kracht, tussen het verlangen iets concreets tot stand te brengen en het onvermogen de nieuwe eisen in hun juiste vorm te verwezenlijken. Gelukkig is in de allereerste periode betrekkelijk weinig tot stand gebracht en kan het algeheel aspect dus nog aanmerkelijk verbeteren. Er is dus nog alle reden om te veronderstellen, dat Rotterdam van de herbouwde steden in Nederland de interessantste zal worden als weerspiegeling van de ontwikkeling van de stedebouw zowel als van de architectuur sinds 1940 en dat het zelfs tot de beste zal behoren, welke ons gehavend werelddeel zullen moeten sieren.



Foto's Cas Oorthuys



Coolsingel Op de achtergrond „De Bijenkorf", welke in het nieuwe basisplan zal moeten verdwijnen

Hoe zal men wonen in Rotterdam?

L. Stam—Beese

Uit de psychologie en paedagogie weten we, dat de groei van een mens tot een gezonde en evenwichtige persoonlijkheid ten zeerste afhankelijk is van een ongestoorde continuïteit van het ontwikkelingsproces van kind-zijn tot volwassen-zijn; dat daarbij jeugdherinneringen aan een „milieu" van blijvende betekenis zijn; dat dit „milieu" bepalend is voor het incidentele gebeuren. Uit dezelfde bron weten wij ook, dat het groeiproces tijd nodig heeft en niet verhaast kan worden: dat geen phases kunnen worden overgesprongen of vroegtijdig afgebroken mogen worden.

Geldt — in overdrachtelijke zin — niet hetzelfde voor de ontwikkeling van een stad?

Er zijn steden, die zulk een gestadige ontwikkeling gekend hebben; die zich in hun jeugd konden koesteren in een harmonische verbondenheid van levensuitingen: wonen-werken-ontspanning; een verbondenheid, waarin het één het andere aanvulde en bevruchtte; waarin de geestelijke waarden, zoals het geloof aan een ideële orde, die geacht werd ook in het dagelijkse menselijke bestuur werkzaam te zijn, vast verankerd waren en het „milieu" vormden voor een zeker gedrag. Steden ook, waarin de herinnering aan deze verbondenheid der levensuitingen bewaard bleef en als invloedrijke factor het gebeuren en de sfeer van vandaag mede bepaalt.

In deze steden ontwikkelde zich een typisch stedelijke woonvorm, een stedelijke wooncultuur, die een deel is van de stadsbeschaving, d.w.z. van een wording, waarin de veelzijdige activiteiten versmolten zijn tot het geheel „stad".

Rotterdam behoort niet tot de steden, die de waarde in zich dragen van een gestadige en evenwichtige groei. Het moge in de 18e en in de eerste helft van de 19e eeuw als koopmansstad een stedelijke beschaving en kleinsteedse cultuur gekend hebben deze heeft echter de stoot, die het te verduren kreeg door de ingrijpende wijziging der economische en maatschappelijke structuur van de stad in de 20e eeuw, niet kunnen opvangen.

Begerig greep Rotterdam zijn kansen, die het door de Nieuwe Waterweg kreeg en groef haven na haven, bouwde fabrieken, kantoren, loodsen en woningen en kon duizenden en duizenden migranten van het platteland en elders werkgelegenheid verschaffen. Maar het werd geen stad! *Het liet zijn nieuwe bewoners geen tijd tot assimilatie;* het bleef „provinciaals" zonder de typische sfeer van de stedelijke beschaving, zonder de inspirerende spanning tussen creatie en recreatie, die de sfeer van een grote stad typeert! Het werd *geen stad om te wonen;* tenminste, wanneer men „wonen" wil opvatten in de bredere betekenis van thuis-horen, van „leven", van gebonden-zijn aan een maatschappelijk milieu.

In alle tijden immers getuigde de woonvorm van het bestaan van de mens en zijn sociaal gedrag, en in alle grote vlug opgeschoten industrie- en havensteden getuigen de z.g. „volkswijken" nog vandaag van de sociale en ethische ontreddering der uit alle windstreken aangetrokken migranten; van hun verlies van het oorspronkelijk milieu, het groepsverband, waarvan zij deel uitmaakten; gewoonten en gedragingen aan het oude milieu ontleend, werden — nu in slechte huurhuizen en overbevolkte buurten bijeengebracht — tot hinder en ergernis; de innerlijke onzekerheid vooral der migranten van het platteland stond hun bij de aanpassing aan de nieuwe omgeving in de weg en leidde tot afzondering van hun medemensen buiten de nauwe kring van naaste buren. Het gemis van de vertrouwde omgeving, waarin zij opgegroeid waren en waarin hun herinnering aan bekendheid met mensen en gewoonten besloten lag, wreekte zich door onverschilligheid, luidruchtigheid en een a-sociaal gedrag.

Anderen weer poogden op vaak grotesk verwrongen wijze het gemis van „het eigene" (dikwijls eigen erf) of de vanzelfsprekende bekendheid en het aanzien, dat zij in hun vroeger milieu genoten te compenseren door de onoplosbare rebus van kronkelende paden in het miezerige, verzuurde, zonloze stadstuintje; door het „fraaie" smokwerk der gevels en de wonderlijkste dakvormen van het forensen-„villaatje", dat zich vooral van dat van de buurman onderscheiden moest.

Van de eertijds — ondanks hun veelal vervallen toestand — mooie patriciershuizen langs de oude havens, die cachet en „kleur" aan het stadsbeeld gaven, is na de oorlog niets overgebleven. Trouwens het grootste deel ervan was al lang van tevoren ten offer gevallen aan speculatie, rigoreuze verbouwingen, verbrokkeling der percelen en afbraak.

De oorlog heeft echter de snelle ontwikkeling van Rotterdam niet kunnen stuiten. Zijn ongeschonden groeikracht zet zich door: de havens zijn hersteld en vervolmaakt; de binnenstad herrijst met warenhuizen, winkels, banken, industrieflats; het bedrijfsleven breidt zich uit; de bevolking neemt gestadig toe. Tegenover een bevolkingscijfer van 620.000 in 1940 staat het te verwachten cijfer van 8 à 900.000 in het jaar 1980. Overeenkomstig breidt de stad zich uit met nieuwe woonwijken. De in bewerking en voorbereiding zijnde plannen voorzien in een woonbehoefte van 1.000.000 inwoners in het jaar 1980 voor het totale gebied aan weerszijden van de Nieuwe Waterweg, d.w.z. de gemeenten Rotterdam, Schiedam en Vlaardingen tezamen. Het totale voor woningbouw bestemde gebied zal dan rond 3600 ha groot zijn tegenover een grootte van 2250 ha in 1940.

1 Kleinpolder 2 Pendrecht 3 Zuidwijk 4 Lombardijen



Bij de planning dezer nieuwe woonwijken rijst niet alleen de vraag *waar* men zal wonen, maar ook de vraag: „*Hoe* zal men wonen?"

De vraag naar het „waar" eist een zorgvuldig afwegen van vele, dikwijls tegenstrijdige belangen: gemeentegrenzen, verwerving van terreinen binnen deze grenzen, industrievestiging, verkeersvraagstukken, berging van baggerspecie, landbouwbelangen, enz., enz. Alleen een beleid, gedragen door eensgezindheid omtrent de hierarchie dezer belangen zou een gave oplossing hiervoor mogelijk maken. Helaas is de verdeeldheid van inzichten zo groot en doortrokken van overwegingen van politieke en subjectieve aard, waardoor het antwoord op de vraag „waar men zal wonen" in vele gevallen niet meer kan zijn dan een compromis tussen het wenselijke en het in de praktijk bereikbare.

Zo valt bijvoorbeeld bij een eerste blik op de kaart van Rotterdam op, dat het grootste deel der woonwijken onder de rook en de reuk van de chemische industrie bij Pernis en van in de toekomst te vestigen zware industrie van het „Botlek"-gebied ligt. (Zuidwesten-winden overheersend). — De plaats van het voormalige kleine vissersplaatsje was goed gekozen: in de kromming van de rivier, in de luwte van de wind. Het tempo, waarmee Rotterdam zich de plaats als eerste havenstad van het vasteland van Europa veroverd heeft, liet echter bezinning op andere waarden dan commerciële utiliteit niet toe.

Er was maar één doel: de havens! Het werk! Zo kunnen we vandaag trots zijn op dit stuk arbeid, op dit vertoon van wilskracht en inspanning — aan de andere kant mogen we de ogen niet sluiten voor de gebreken die deze ontwikkeling met zich meebracht:

tekort aan ontspanningsmogelijkheden,
slecht-verzorgde woongebieden,
onoverzichtelijk uitgroeien dezer woongebieden tot karakterloze klonteringen zonder structuur,
ordeloze vermenging van bedrijfs- en woonruimte,
doorkruising van woongebieden met snel- en railverkeer.

Om in deze wantoestanden verandering te brengen, was en is het in de eerste plaats nodig *tot ordening naar hoofdzaken en begripsvorming* te komen en hieruit bepaalde richtlijnen te ontwikkelen, die als grondslag kunnen dienen voor de na-oorlogse stedebouwkundige planning van Rotterdam en waarvan de reeds uitgevoerde of in voorbereiding zijnde uitbreidingsplannen bepaalde aspecten vertolken.

Daar is ten eerste *de gedachte der wijkvorming*, d.w.z. de bestemming der woongebieden met een bepaalde capaciteit; een grootte dus van afzonderlijke wooncentra, die door culturele en sociale verzorgingen organisch gebonden een zekere totale functie verkregen. Er is veel over de wijkgedachte geschreven en er zijn hooggestelde verwachtingen aan vastgeknoopt; zeer zeker is, dat de wijkvorming leidt tot een structurele orde en een garantie inhoudt voor een meer doelmatige en rechtvaardiger bevrediging der behoeften aan groen, aan scholen, aan winkels, aan openheid en bewegingsvrijheid, aan verschil van karakter en groepering der verschillende bevolkingscategorieën.

Men zal zich kunnen afvragen waarom juist Rotterdam de indeling der woongebieden in afzonderlijke wijken zo strikt doorgevoerd heeft? Dan zal men voor ogen moeten houden dat de kernen dezer nieuwe wijken als zelfstandige gemeenten tot nog voor kort een eigen karakter en typische sfeer bezaten en dat deze kleine randgemeenten pas door annexatie op een vrij laat tijdstip bij het grondgebied van Rotterdam gevoegd zijn en dat zij, terugverlangend naar hun vroegere autonomie, deze nu herboren zien in de vorming van wijkraden en een besloten wijkleven.

Maar er is behalve dit — meen ik — nog een andere factor, welke binnen het Rotterdamse grondgebied de wijkvorming in de hand gewerkt heeft: de schaal van de Maas, de schaal van de oceaanschepen, die het visioen van een onmeetbare ruimte tot in het hart van de stad brengen, doen het verlangen opkomen om in de naaste omgeving van huis en woning een meer bereikbare afmeting, een „woonsfeer" terug te vinden. Aan de andere kant is het juist deze immense schaal, die een te genoegelijke intimiteit en „knusse petieterigheid" onaanvaardbaar maakt.

Dit wordt nog versterkt door de schaalvergroting van de nieuwe binnenstad. *In de schaalverbondenheid van deze nieuwe binnenstad en de nieuwe uitbreidingsgebieden ligt een belangrijk accent voor een harmonisch stadsgeheel.*

De schaal in de woonwijken zal zich voornamelijk moeten uitdrukken in:

1 de relatie en groepering der te repeteren, in dat geval op zichzelf schaalloze, woonblokken, het zij hoog of laag;
2 in de samenvatting der onbebouwde ruimte en het behouden van het „groene" aspect ervan;
3 in de differentiatie der wegen en de kenbaarheid hunner karakteristiek, het zij ontsluitingswegen, hetzij bedieningsstraten, woon-, fiets- en wandelpaden;
4 in de bestemming en vormgeving der wijk- en buurtcentra, welke de ruimtelijke schaal ener nederzetting uitermate sterk mede bepalen.

De behoefte aan schaal en kenbaarheid der elementen wordt versterkt door de eis van een verantwoordelijke distributie der noodzakelijke woon- en openluchtruimte.

Om aan deze behoefte te kunnen voldoen was het in de eerste plaats noodzakelijk een vergelijkende norm voor de verschillende verkavelingsvormen te vinden, waaraan deze getoetst zouden kunnen worden ten opzichte van het economische, sociale en aesthetische aspect. Door de vergelijking van bestaande buurten in laagbouw en/of etagebouw verkreeg men een verhoudingscijfer voor de bebouwingsintensiteit, b.v. door de „terreinindex" *). Bij toepassing en handhaving van dit verkregen verhoudingscijfer bleek echter dat de laagbouw in een gunstiger positie verkeerde dan de etagebouw of wel dat de bewoners van een buurt met uitsluitend laagbouw het groen-element wel tot hun beschikking hebben, terwijl het aanzien van een buurt met uitsluitend etagebouw overheerst zou worden door de stenen massa der bouwblokken en het verharde oppervlak der straten.

*) Onder terreinindex = T werd verstaan de verhouding tussen het oppervlak van het bij de woning behorende verkavelingsblok en het totale vloeroppervlak van de bebouwing. Voorbeeld: is het verkavelingsblok x ha groot en bestaat de bebouwing uit een bouwblok 70 m lang, 10 m diep en 3 woonlagen, dan is

$$T = \frac{70 \times 10 \times 3}{x}$$

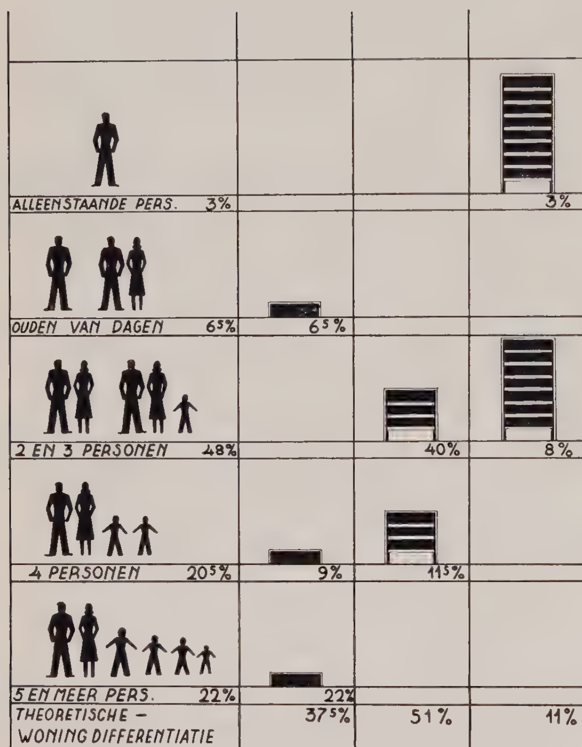
Terwijl dus deze „terreinindex" wel een vergelijkingsbasis opleverde ten aanzien van de economische berekening der plannen gaf deze geen uitkomst ten aanzien van het sociale en aesthetische aspect ervan. Als voorbeeld hiervan kan men het uitbreidingsplan Kleinpolder-Oost beschouwen, dat onder de druk van de „terreinindex" ontstond en waaruit blijkt, dat in het keurslijf hiervan voor de van de stedebouwkundige ontwerper gewenste marge zeer weinig ruimte overblijft.

Aan de andere kant noodzaakt niet alleen de slechte bodemgesteldheid van Rotterdam en de daarmede samenhangende zeer hoge ontsluitingskosten van het bouwterrein, maar ook het vraagstuk van afstand en transport, tot een compacte bouwwijze met etagebouw van 4 en meer woonlagen.

Een uitweg zoekende uit dit dilemma tussen de economische eis en het sociale en aesthetische verlangen, ziet men in de latere plannen *de vermenging der verschillend hoge woonlagen binnen éénzelfde verkavelingsblok* toegepast, waardoor voor dit verkavelingsblok een gemiddelde „terreinindex" verkregen werd, en de bewoners der etageblokken mede profiteren van het ruimere aspect der lage bebouwing en dit juist dank zij de meerdere woonlagen.

Deze sociaal en aesthetisch gewenste menging van hoog- en laagbouw is in alle nieuwe uitbreidingsplannen als uitgangspunt aanvaard. De toepassing hiervan in de zin van stedebouwkundige vormgeving is uiteraard uiteenlopend en o.m. karakteristiek voor de verschillende plannen.

Inhaerent aan deze gemengde bouwwijze is het inachtnemen der *woningdifferentiatie*, d.w.z. de distributie der totale beschikbare woonruimte, aangepast aan de behoeften van de gezinssamenstelling van de Rotterdamse bevolking.



Gezinssamenstelling en woonvorm

Het is duidelijk dat binnen de beperking van het totaal beschikbare grondgebied en een verantwoorde bebouwingsdichtheid naar een synthese gezocht moest worden ten aanzien van het aantal grote en kleine woningen, van eengezinshuizen met eigen tuin en etagewoningen met minder bewegingsvrijheid en de woning in het woongebouw met 8 en meer woonlagen. Dit laatste is na een lange strijd met economische moeilijkheden ten aanzien van de hogere bouwkosten en duurdere outillage als completerende woonvorm in de nieuwe woonwijken aanvaard. De beslissende stap hieromtrent is gedaan met de in uitvoering zijnde 7 woongebouwen (9-verdiepingen) in het grotendeels gerealiseerde plan Kleinpolder en in bijna alle in voorbereiding zijnde plannen verschijnt het woongebouw als onderdeel der woningdifferentiatie, hetzij meer of minder monumentaal of structureel gebonden gesitueerd.

Zoals reeds gezegd is de toepassing der menging van hoog- en laagbouw in de plannen nogal uiteenlopend. In *Zuidwijk I* werd de hoge 4-etagebouw zuiver als begeleiding der hoofdtoegangswegen verwerkt; van een eigenlijke menging en coördinerende functie is er nog geen sprake.

In *Kleinpolder* is de menging van hoog- en laagbouw gebaseerd op een rhythmische afwisseling van de verschillende bouwhoogten (2, 4 en 9 woonlagen).

In *Pendrecht* is uit de menging der verschillende woonvormen een structureel element opgebouwd, waarop de totale compositie van de wijk berust. Hier zijn de verschillende woontypes dus versmolten tot een ondeelbaar vormgeheel, tot „wooneenheid".

In *Lombardijen* is men er van uitgegaan, dat door de samenbundeling der verschillende bouwhoogten tot afzonderlijke groepen van de hoog- en laagbouw de „eigen" sfeer der woonvormen, die bij het woontype behoort, gehandhaafd blijft.

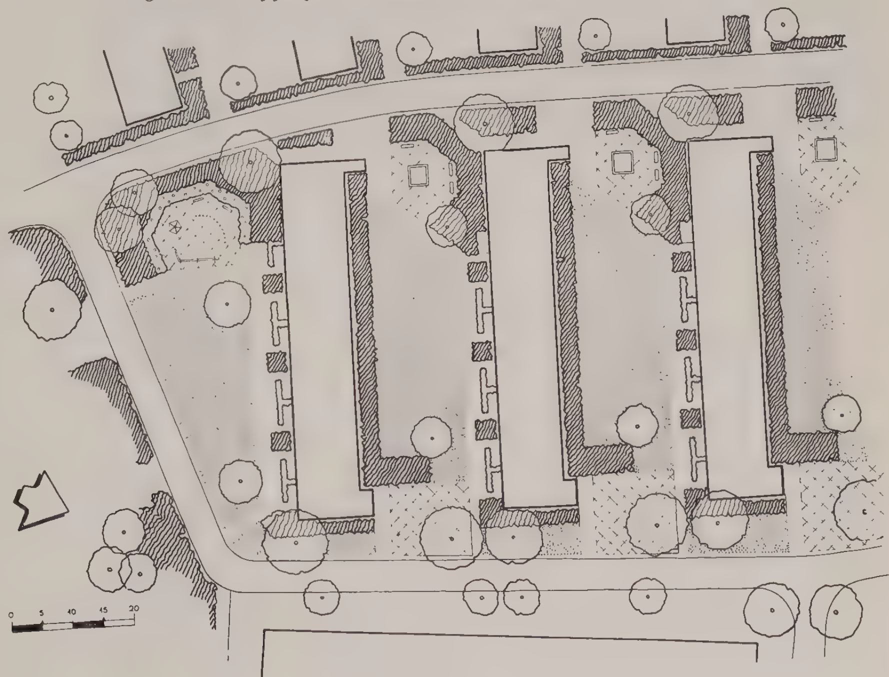
Met de gewijzigde opvatting en toepassing van de diverse verkavelingsvormen hangt ten nauwste samen de bestemming en vormgeving der omringende openluchtruimte. Om ondanks het hoge bebouwingscijfer (bruto wijkdichtheid = 60 woningen per ha gemiddeld), het open, groene aspect te handhaven, wordt zoveel mogelijk getracht om de tussen de woonblokken liggende ruimte vrij te houden van obstakels en versnippering; obstakels in de zin van het gezicht belemmerende omheiningen, schuurtjes voor berging en huisdieren worden vervangen door bergruimten binnen het woonblok en de aanleg van gemeenschappelijke tuinen bij de etagebouw. Als gevolg van het „open" bouwblok, dat geen voldoende bemanteling van een rommelig, beschaduwd binnenterrein meer biedt en dat ook de tegenstelling tussen de openbare (straat-) ruimte en de particuliere (tuin-) ruimte verzwakt, ontstond de mogelijkheid tot samenvatting der omringende terreinen, wat aesthetisch meer bevredigend, gezonder en in het gebruik doelmatiger is.

De gemeenschappelijke tuin, ten bate van alle bewoners van het blok, biedt de mogelijkheid om in de bij de woning behorende recreatieve behoeften te voorzien, zoals speelplaatsjes, zandbakken voor de kleuters en zitplaatsen voor toezichthoudende moeders en voor ouden van dagen. De tussen de blokken liggende ruimte wordt dus in sterke mate productief bij de gebruiksruimte van de woning zelf betrokken. Door de stroken langs de straatgevels, — vroeger smalle, rommelige, slecht onderhouden voortuinen — door gemeenschappelijke aanleg en onderhoud visueel bij de straatruimte te voegen, ontstaat er een belangrijke verbetering in de verhouding van blok tot grondvlak, en daar waar de „gemeenschappelijke tuin" in „openbaar groen" zonder in het oog vallende scheiding overgaat omspoelt de openlucht-ruimte de bouwblokken zodanig, dat een werking van „het bouwblok *in* de ruimte" in plaats van „het bouwblok als *begrenzing* van de ruimte" bereikt wordt. Hier vindt dus de „belevenis van de ruimte", zoals dr Plesman deze ziet als bindende, het geschil tussen de volkeren overkoepelende gebeurtenis, zijn weerslag in de stedebouwkundige vormgeving.

Het is niet te ontkennen, dat de gemeenschappelijke tuin — op juiste wijze toegankelijk gemaakt en aangelegd — een opvoedende uitwerking ten opzichte van het gedrag der bewoners zal hebben; dit blijkt wel duidelijk uit de botsingen en moeilijkheden die de eerste gemeenschappelijke tuinen in *Kleinpolder* meebrachten. De gemeenschappelijke tuin kan zich alleen handhaven mits de algemene woon-zede en verantwoordelijkheid ten aanzien van gemeenschapsbezit op een hoger plan kunnen komen.

Een gedeelte der recreatieve voorzieningen behorende bij de woning kan dus in de gemeenschappelijke tuin ondergebracht worden; een ander deel, b.v. speelgelegenheid voor de schoolgaande jeugd, zou elders zijn plaats moeten vinden. Het zijn deze zwervers van de straat

Gebruik gemeenschappelijke tuinen

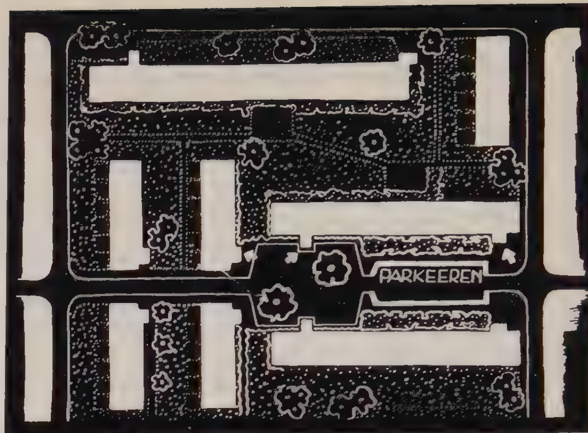


die tot nog toe in het verstoorde Rotterdam overal voldoende open plaatsen, braakliggende bouwterreinen en opslagterreinen voor bouwmateriaal konden vinden om naar hartelust te ravotten en zich te vermaken, die met ieder nieuw woonblok (en het zijn er duizenden) terrein verliezen en weer terecht komen op de straat waar het verkeer in tempo en intensiteit aanmerkelijk is toegenomen. De toename van vervoermiddelen: fietsen, bromfietsen, motorfietsen, particuliere auto's, vrachtauto's, gevoegd bij het feit dat alle straten binnen een woonwijk toegankelijk waren voor ieder soort vervoermiddel vormen niet alleen een bedreiging voor de jeugd maar verstoren ook de rustige woonsfeer der woonwijken, afgezien van vervuiling en belemmering door willekeurig geparkeerde auto's.

In het buitenland werd de min of meer vrije situering van de woningen los van het hoofdwegenstramien reeds voor de oorlog verwezenlijkt. In Rotterdam heeft de te enge interpretatie van de wettelijke bepaling, dat alleen aan een openbare weg gebouwd mag worden, tot nu toe een vrijere situering der bouwblokken in de weg gestaan. Wel is waar, dat in *Vreewijk* reeds voor de oorlog het snelle en te frequente verkeer geweerd werd door minimale straatbreedten, maar een duidelijke differentiatie der wegen werd nog niet toegepast. *Kleinpolder* heeft in dit opzicht voor het eerst een lans gebroken en het *woonpad* geïntroduceerd, zij het dan ook — zoals het een eerste poging betaamt — incidenteel en aarzelend. De volledige consequente toepassing van woonpaden en een duidelijk onderscheiden waardebepaling der straattypen (3 m bedieningspad, 5 m rijpad en 6 m of bredere buurt- resp. wijkontsluitingswegen) is pas in het in voorbereiding zijnde plan *Lombardijen* te vinden. Wijkontsluitingswegen, die vrij van de bebouwing lopen, voeren het verkeer naar een ringweg, die het wijkcentrum omsluit. Van de ringweg af leidt een tweetal „buurtontsluitingswegen" naar elk der buurten, waarin de etagewoningen bereikbaar zijn via 5 m brede woonstraten en de eengezinshuizen via 3 en 5 m brede woonpaden, hoofdzakelijk voor voetgangersverkeer bestemd, maar ten gerieve van de bewoners ook open gesteld voor licht bedieningsverkeer en incidenteel zwaarder verkeer, d.w.z. vuilnisauto's, ziekenauto's, begrafenisrijtuigen, verhuiswagens, e.d. Voorts kan zich de voetganger onafhankelijk van de „straat" volgens een afzonderlijk voetganger- en fietserdiagram van buurt tot buurt bewegen op een plezierige manier.

In *Pendrecht* is het rijverkeer buiten de wooneenheid gehouden en de 5 m bedieningsstraten tussen de wooneenheden zijn afwisselend geschikt gemaakt voor het de buurten verbindende verkeer of voor het gebruik der straatruimte voor spel, verpozing en hoofdzakelijk voetgangerscommunicatie. Aan deze „speelstraat" is een bijzondere vorm gegeven die sterk afwijkt van de behandeling der woonstraten, die het buurtverkeer toelaten. De „speelstraten" hebben door de hofvormige aanleg het karakter van besloten verpozings*ruimten*, dus een meer statisch karakter gekregen.

In overeenstemming met gestelde normen ten aanzien van sociale voorzieningen, zoals winkels, scholen, kerken, gebouwen voor bestuur en beheer, verenigingsleven en medische zorg, beschikken al deze nieuwe wijken, evenredig aan capaciteit en situering, over buurt- en wijkcentra. In de loop der ontwikkeling komt meer en meer de gedachte naar voren, dat met de concentratie van de verzorgende elementen alléén de functie van het wijkcentrum niet volledig tot uitdrukking gebracht is. Het *centrum* zou men tevens willen zien als de coördinatie van het wijkleven zelf, waar creatie en recreatie elkaar ontmoeten op een manier, die de dagelijks ons omringende dingen in een ander licht doet zien: „Er zijn ogenblikken in ons leven, waarin de verwijdering tussen mensen en dingen wordt opgeheven: op dat moment ontdekken wij het wonder van de samenhang". De „pantoffelparade" langs winkels alléén blijkt hiervoor niet voldoende, al zal het uitstralende soms feestelijke licht der winkeletalages een gezellige attractie vormen.



Speelstraat Pendrecht

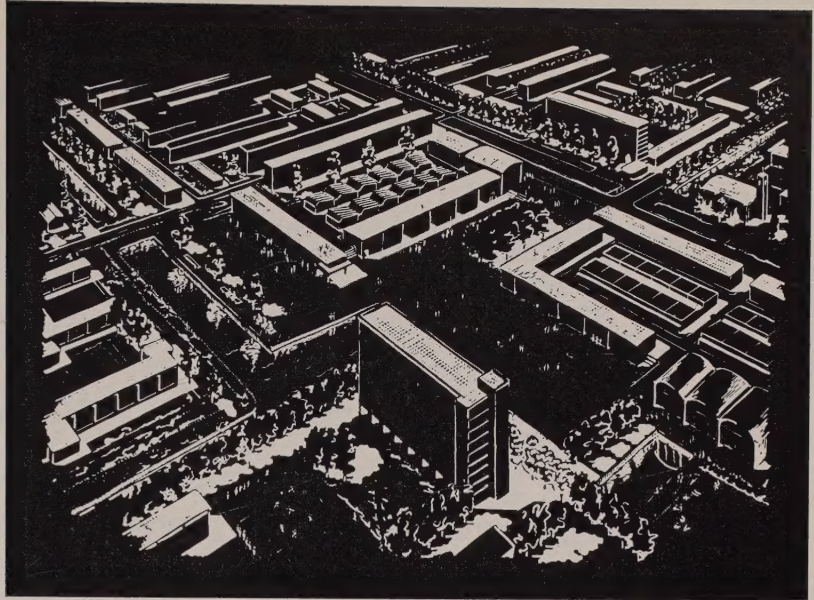
De elkaar chronologisch opvolgende plannen *Kleinpolder - Pendrecht - Lombardijen* laten de ontwikkeling dezer gedachte duidelijk zien. In *Kleinpolder* wordt de centrumfunctie hoofdzakelijk vervuld door de hoofdstraat met aan weerskanten winkelbebouwing.

Ook in *Zuidwijk* vertoont het centrum het dynamische karakter der „flaneer-straat" begeleid door het doorstromende wijkverkeer.

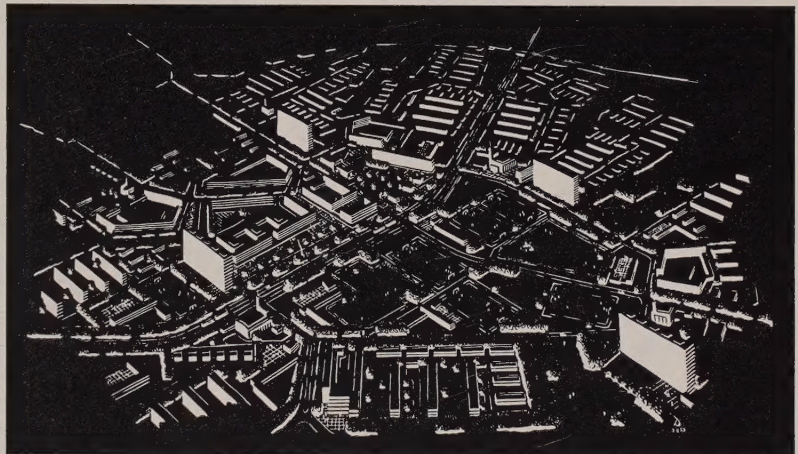
Anders is de opvatting van het centrum in *Pendrecht* en *Lombardijen*. In deze twee plannen is het centrum een aan het geheel verwante, doch bijzonder gekenmerkte ruimte: in *Pendrecht* een verhard plein, vrij van rijverkeer; een marge tussen de aangrenzende uiteenlopende bestemmingen: de winkels met aanloop en babbelpraatjes; de scholen met gestoei en uitbundigheid van de jeugd; het zwembad met ver dragende vrolijkheid; het water en het groen met banken voor het beschouwend uitrusten der „oudjes"; marge ook voor het feestvieren bij bijzondere gelegenheden; het „rendez-vous" of de poppenkast, of straatmuziek. De schaal van het plein zal bepaald worden door de twee hoge woongebouwen ten Noorden en ten Zuiden van het plein.

In *Lombardijen* werd de activiteit van het schoolleven, de schoolsport en het spel als elementen voor collectieve beleving in het middelpunt van de „groene" centrale ruimte geplaatst.

●



Centrum Pendrecht



Centrum Lombardijen

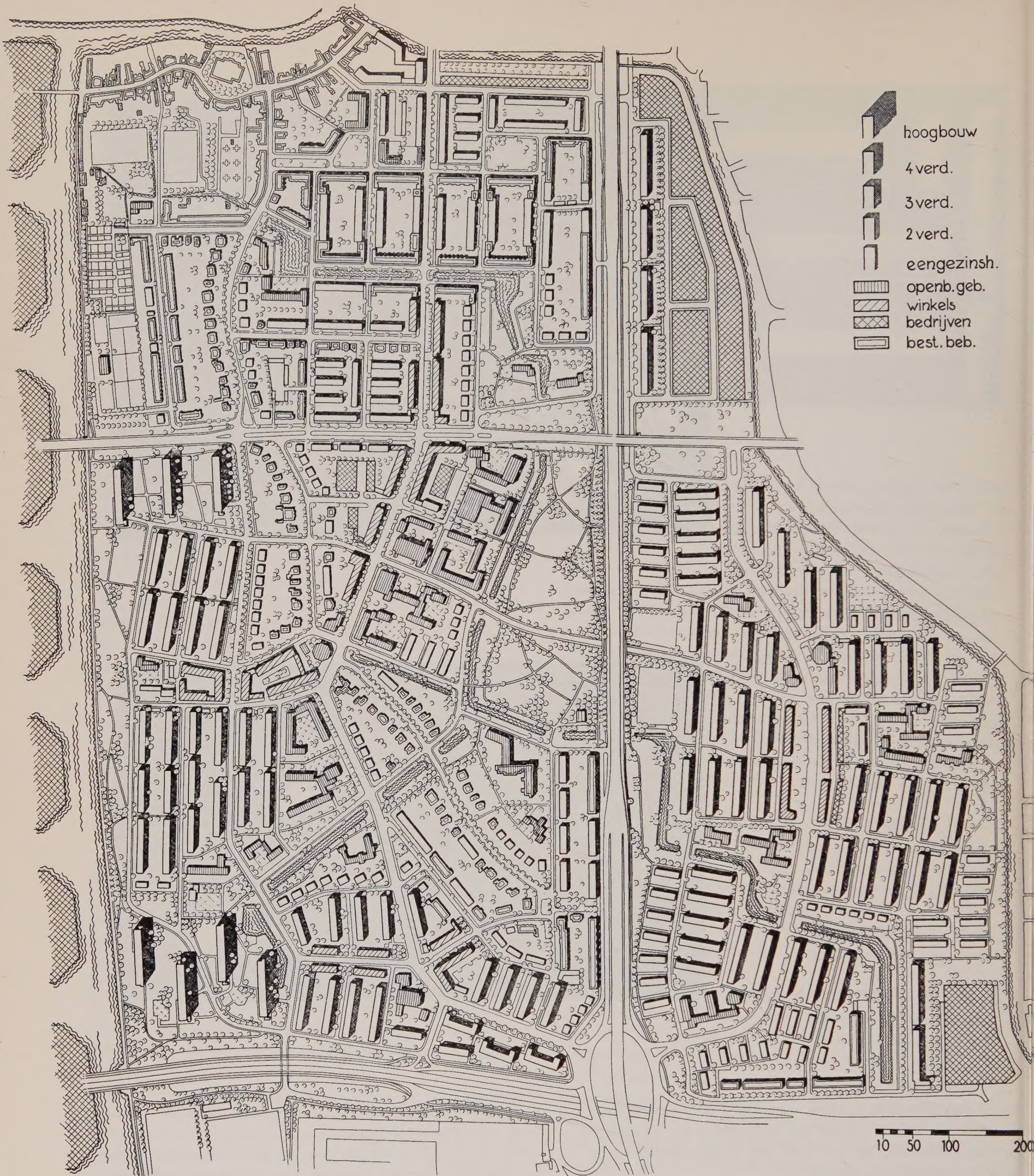
In de voorafgaande analyse van een aantal uitbreidingsplannen zijn enkele punten der ordening naar hoofdzaken en begripsvorming in het licht der *technisch-stedebouwkundige vormgeving* bezien.

Maar zoals reeds in het begin gezegd, betekent „wonen" een gecoördineerde functie in het totale zijn en bestaan van de mens: het omvat de relatie tussen de individuën, de geslachten, de buren en de gemeenschap; het omvat ook het beleven van landschap en getijenwisseling.

Wonen heeft niets te maken met een technisch geperfectioneerde „wooncultus" (woonmachinerie), waarbij men als het ware vanuit een loge — veilig opgeborgen tussen vier muren — het toneel van het maatschappelijk gebeuren gadeslaat. Wonen is een werkzaam aandeel in dit gebeuren zelf en als zodanig geen zelfstandigheid maar een betrekkelijkheid.

Wonen is ook gebonden aan een bepaalde sfeer, even noodzakelijk voor de bewoner als een bepaald klimaat voor de groei van een plant. Sfeer is subtiel en nauwelijks te benaderen door beredenering. Sfeer is een constellatie, waarin juist de niet aan de oppervlakte liggende dingen, gebeurtenissen en aandoeningen in het leven op een oprechte simpele manier spreken en waarin juist een te luide toon, een eigenwillig vertoon, een te gewichtige voetstap het vage verbond verstoren.

Moet men oud zijn — moet een stad oud zijn — om deze constellatie op te roepen? Ik geloof van niet: Want weet ook niet het kind door zijn spel „sfeer" op te roepen?



Kleinpolder De woonwijk *Kleinpolder* omvat een gebied van 135 ha dat als vervangingsgebied van de in de binnenstad weggebombardeerde woningen is bestemd. Deze wijk biedt huisvesting aan plm. 33.000 inwoners, hoofdzakelijk arbeidersbevolking, die straks in het westelijk ervan gelegen industriegebied „Spaansepolder" hun emplooi zullen vinden. In totaal voorziet deze wijk in 5800 nieuwe woningen en 650 bestaande woningen (uitsluitend in laagbouw of villabouw uitgevoerd).

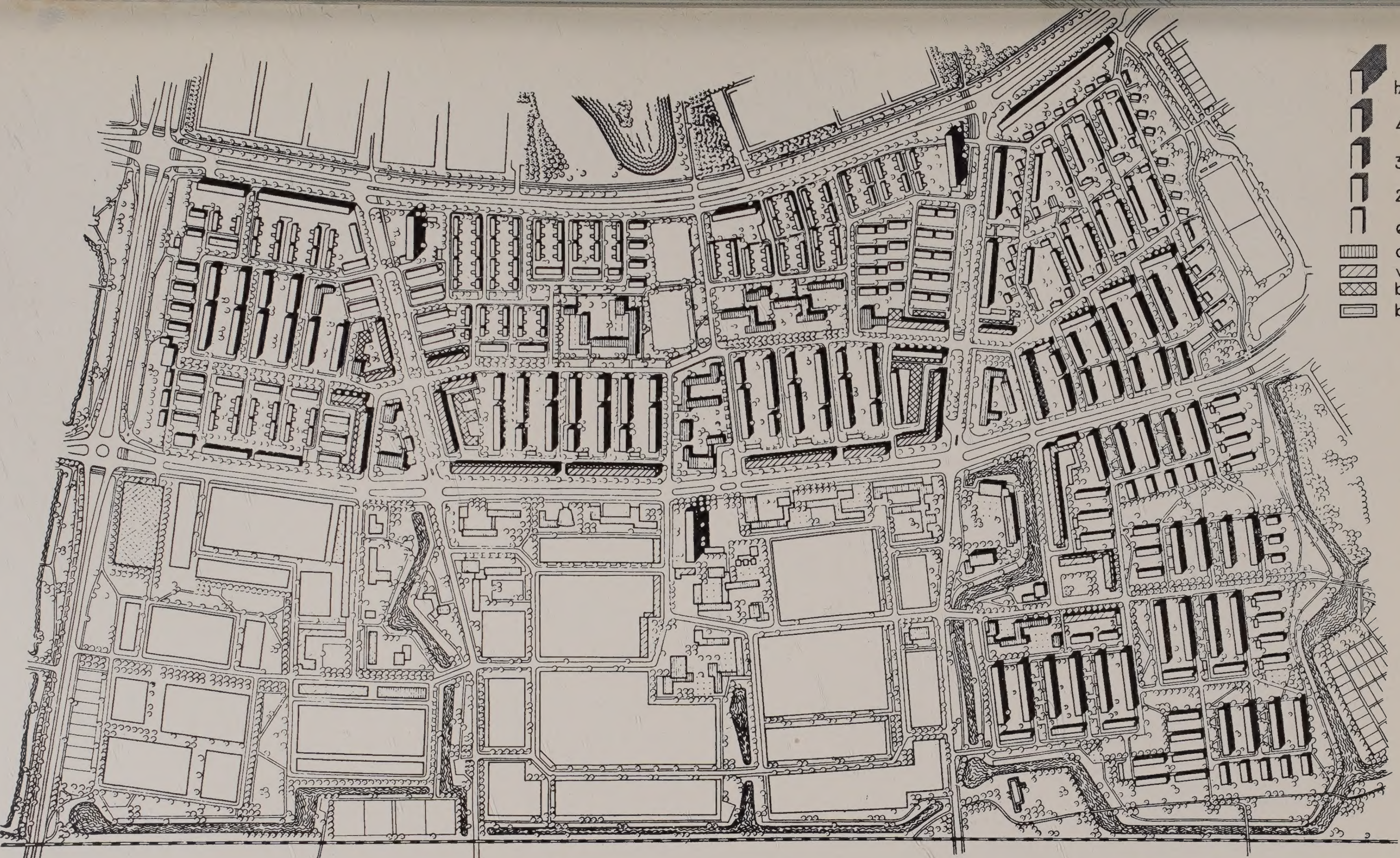
In totaal 6450 woningen, waarvan 26% laagbouw
62% etagebouw
12% hoogbouw (9 woonlagen)

Bruto wijkdichtheid 54 won./ha.

Groenvoorziening: openbaar groen in- en excl. de wijk 38.5 ha
„ „ per inwoner 17 m² of
58 m² per woning.

Alle nieuwe etagebouw is in een tijdsbestek van 3 jaren onder de druk van de woningnood en leniging hiervan als systeembouw (korrelbeton, baksteenmontage en systeem Weimer en Breukelman) uitgevoerd.

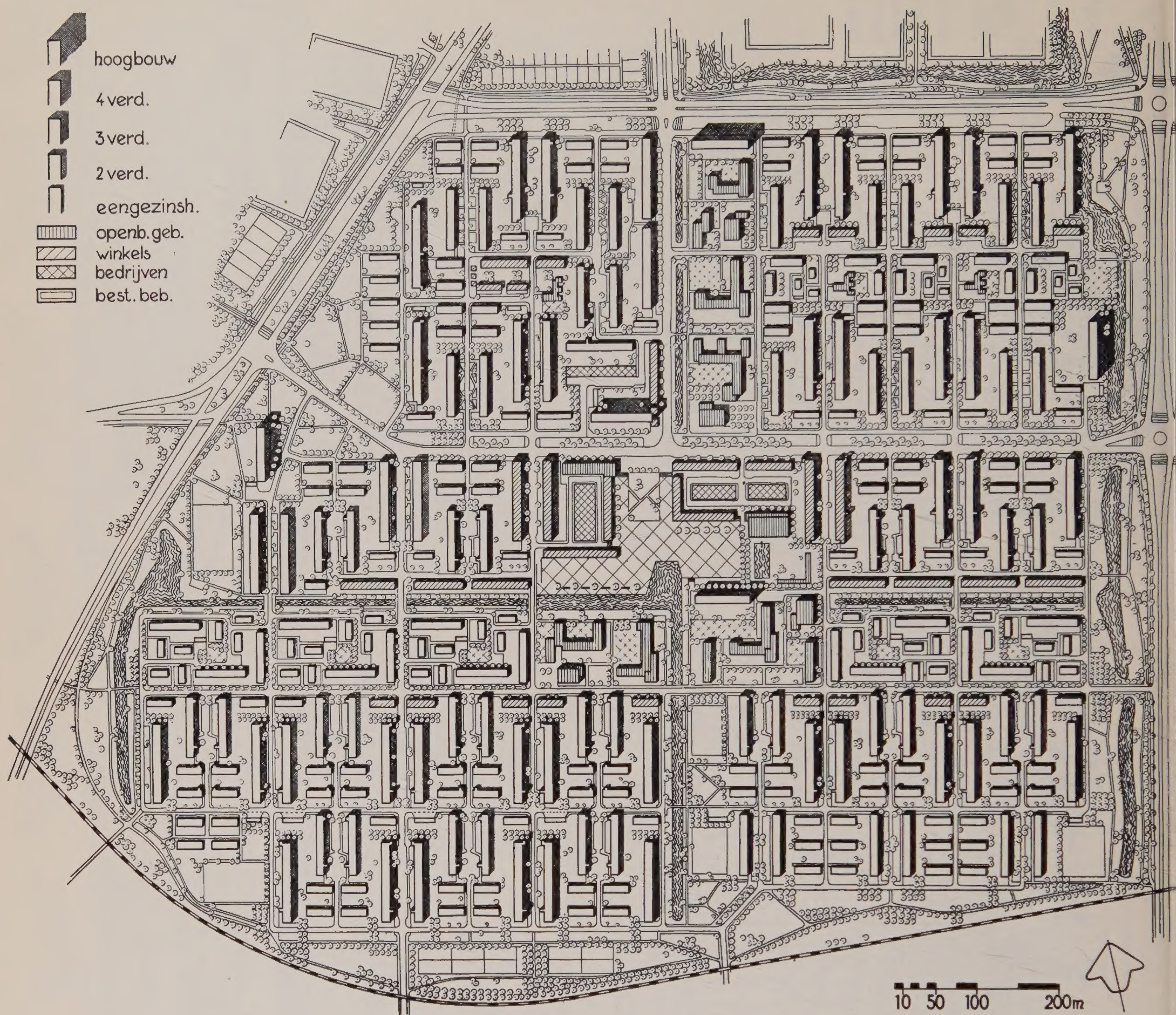
De bestaande bebouwing — de oude dorpskern en de forensen-villabebouwing — gevoegd bij de reeds bestaande aanleg van singels, riolering en straten volgens een voorliggend uitbreidingsplan der gemeente Overschie hebben in sterke mate de opbouw van het uitgevoerde plan bepaald. Bovendien werd destijds nog rekening gehouden met de mogelijkheid van een nieuw vliegveld voor Rotterdam ten Noorden van deze wijk, waardoor hoge bebouwing binnen de vliegtoog niet mogelijk was.



Zuidwijk Plan in hoofdzaak

Totale oppervlakte van het plan *Zuidwijk* tussen spoorbaan en hoofdwegen 140 ha, oppervlakte van de toekomstige woonwijk incl. groen in de wijk 117 ha; bruto wijkdichtheid 60 won./ha.

Schatting ± 22 % laagbouw
± 75 % etagebouw
± 3 % hoogbouw
in totaal ± 7.000 woningen.



Pendrecht

De woonwijk *Pendrecht* is in hoofdzaak bestemd voor de arbeidersbevolking die in het industriegebied Waalhaven—Eemhaven zijn werk zal vinden.

De wijk bestaat uit 4 buurten, gesitueerd rondom het wijkcentrum ten Zuiden van de ontsluitingsweg Oost-West, die verbinding geeft met het werkgebied en het naburige Zuidwijk. De Noord-Zuid lopende hoofdweg dient als voornaamste verbinding met de tunneltraverse. Het plan voorziet in de bouw van 6.300 woningen, waarvan 24 % laagbouw, 68 % etagebouw, 8 % hoogbouw.

Oppervlakte van het gebied tussen spoorbaan en wegen 135 ha.
Oppervlakte van de woonwijk (incl. groen in de wijk) 99 ha.
Bruto bebouwingsdichtheid 64 won./ha.
Groenvoorziening: openbaar groen 30 ha
,, ,, p. inw. 13.5 m² of
47.5 m² p. woning